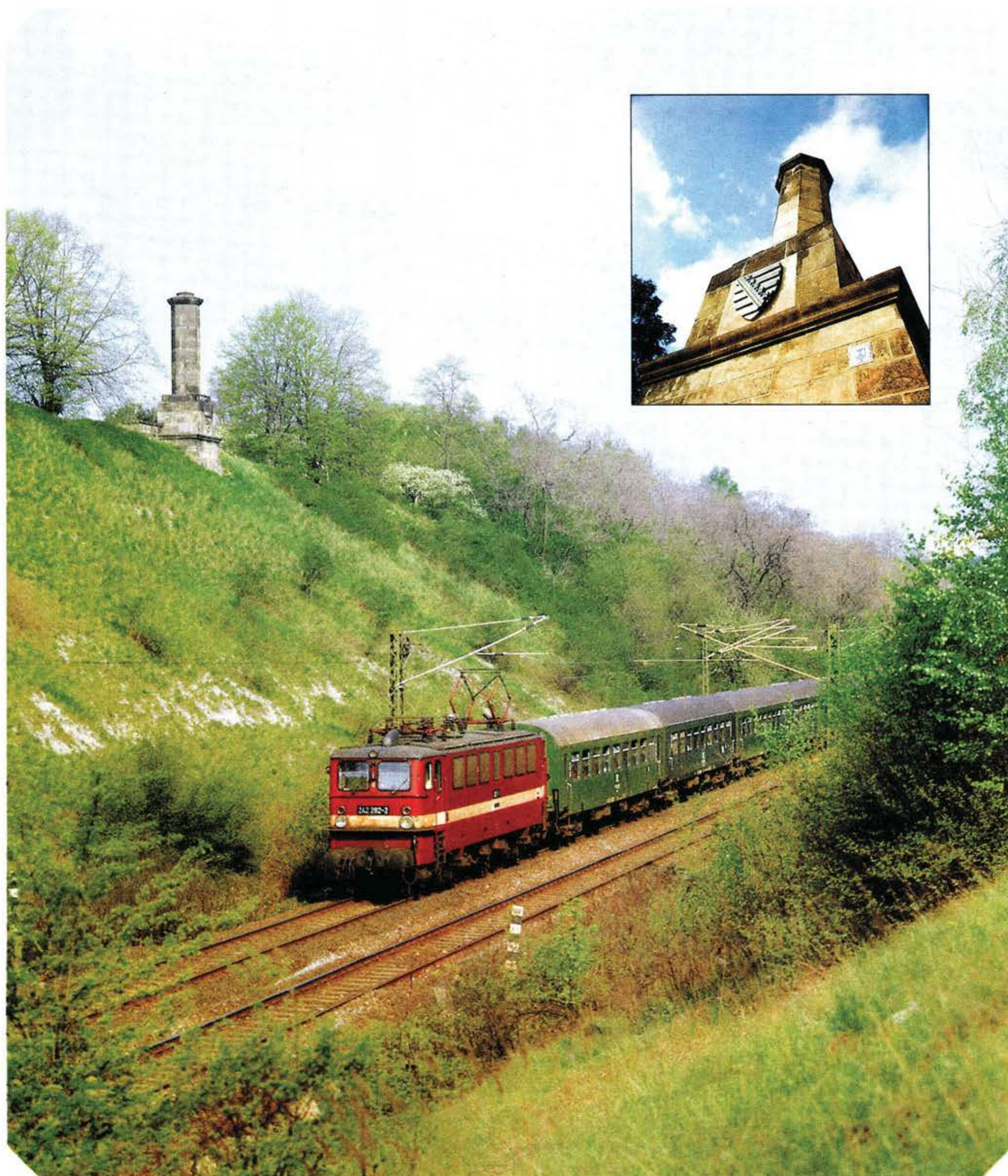
3/89

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

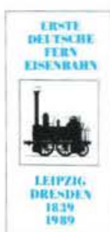
Leipzig–Dresden
150 Jahre Eisenbahn



mosaik

1


Zum 150. Jubiläum



In wenigen Tagen ist es soweit: Die erste deutsche Ferneisenbahn, von 1837 bis 1839 zwischen Leipzig und Dresden erbaut, wird 150 Jahre alt. In der Geschichte unserer 40jährigen Republik wird es das bedeutendste Jubiläum des öffentlichen Schienenverkehrs sein, das es je gegeben hat.

Anlaß für uns, Sie, liebe Leser, mit dieser Ausgabe auf die Festveranstaltungen am 8. und 9. April 1989 in Riesa einzustimmen. Den Anfang machen wir mit einigen aktuellen Bildmotiven. Hier sehen Sie die Leipzig-Dresdner Eisenbahn von heute als ein leistungsfähiges Verkehrsmittel im Getriebe unserer Volkswirtschaft. Mehr zur Vergangenheit und Gegenwart – vor allem aber über den Verkehrsknoten Riesa sowie die neue SAXONIA als Vorbild und Modell – erfahren Sie in diesem Heft. Viel Freude beim Lesen.

1 Typisch für die Landschaft zwischen Leipzig–Dresden: Felder und kleinere Bodenerhebungen – eben die charakteristische Hügellandschaft. Hier ein Zug bei Radegast – zwischen Dahlen und Dornreichenbach –, in Richtung Leipzig fahrend. Im Hintergrund der Collm (17. August 1988).

2 Badeanstalt und LDE bei Niederau. Derart kurze Güterzüge verkehren höchstens im Nahbereich und sind selten anzutreffen (23. August 1988).

3 Freie Fahrt für den D 936 am Haltepunkt bzw. an der Blockstelle Glaubitz (22. August 1988).

4 Immer wieder beeindruckend ist der Döllnitztal-Viadukt – auch Zschöllauer Viadukt genannt – in der Nähe von Oschatz (11. Mai 1988).

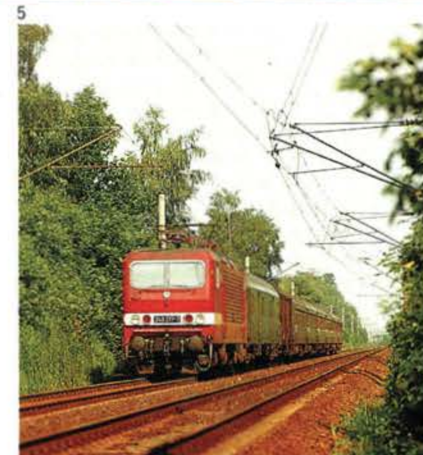
5 Ein Personenzug beim km 30,8, nahe der ehemaligen Blockstelle Burkhartshain.

Fotos: B. Sprang, Berlin

2


3


4


5


modell eisenbahner # inhalt **3/89**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Vor 150 Jahren erregte der Oberauer Tunnel viel Aufsehen, handelte es sich doch um eine ingenieurtechnische Meisterleistung ersten Ranges. Durch das Bauwerk brauchten die hier vorhandenen Bodenerhebungen nicht umfahren zu werden; die LDE wurde dadurch insgesamt 7 km kürzer. Aber es gab auch Tunnelgegner. Mediziner sagten schwere gesundheitliche Schäden für das „reisende Publicum" voraus. Doch der technische Fortschritt setzte sich durch.
1934 wurde der Tunnel aufgeschlitzt, und heute erinnert ein Obelisk an den einstigen Tunnel am km 93,2 der Strecke.
Fotos: B. Sprang, Berlin, und R. Kahmann, Elsterwerda

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Oberingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 1. 2. 1989
Geplante Auslieferung: 6. 3. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes 4/89: 10. 4. 1989

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Persönlichkeiten unserer Republik zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden



Hans Modrow,
1. Sekretär der Bezirksleitung Dresden der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands



150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden im 40. Gründungsjahr unserer Republik – das ist schon Grund zum Feiern, unseren Blick zurück auf große Traditionen und zugleich nach vorn zu richten. Wofür Friedrich List so leidenschaftlich kämpfte, wurde in der Tat Ausgangspunkt und Katalysator einer fruchtbaren und dynamischen Entwicklung, die bis in unsere Tage wirkt. Die im sächsischen Raum historisch gewachsenen, in unserer Republik in der Hand des Volkes, durch die Werktätigen und für die Werktätigen auf qualitativ höherem Niveau ausgebauten starken Potentiale von Wirtschaft, Wissenschaft und Technik bringen große Möglichkeiten, aber auch große Verantwortung. Es gilt, sie zum Wohle der Menschen, zur Stärkung des Sozialismus und des Friedens gut zu nutzen.
Die Eisenbahner werden dabei weit in das nächste Jahrtausend hinein entscheidende Signale und Weichen zu stellen haben; denn immer deutlicher zeigt sich: Die Eisenbahn gehört längst nicht zum alten Eisen. Diese „großartige und segenbringende Verbindung" hat eine große Zukunft, die wir gemeinsam gestalten müssen.

Hans Modrow

Prof. Dr. sc. Gerd Schönfelder,
Intendant der Semperoper zu Dresden



Aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahnstrecke Leipzig–Dresden möchte ich namens meiner Mitarbeiter und Künstler eine herzliche Gratulation aussprechen. Zugleich sei aber auch ein Dankeschön gesagt, denn Künstler zählen in aller Welt neben den Händlern zu den von Berufs wegen auf die Verkehrsmittel Angewiesenen. Ich bin überzeugt, daß in den verflossenen 150 Jahren auf der Strecke Leipzig–Dresden Tausende von Sängern und Instrumentalisten befördert wurden, die durch den kulturellen Austausch zwischen den beiden Sachsen-Metropolen im nicht unerheblichen Maße zur Einheit und zum hohen Ansehen der sächsischen Musik- und Opernkultur beigetragen haben. Mir bleibt nur zu wünschen, daß die Strecke Leipzig–Dresden auch die erste sein wird, die in einer Fahrzeit von – sagen wir – 15 Minuten durch einen Magnetkissenzug bewältigt wird.

Gerd Schönfelder

Prof. Dr.-Ing. habil. Peter Gräbner,
Rektor der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden



Die 150. Wiederkehr des Tages der Inbetriebnahme der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden im April 1989 ist für mich und das Kollektiv der Wissenschaftler, Arbeiter, Angestellten und Studenten der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden Anlaß zum ehrenden Gedenken an diese Pioniertat des Eisenbahnbauens. Besonders für eine Lehr- und Erziehungseinrichtung ist es außerordentlich wichtig, die von ersten Eisenbahnern unter komplizierten technischen Bedingungen vollbrachten Leistungen im Gedächtnis der jungen Generation zu bewahren und daraus Initiativen für die Bewältigung der in unserer Zeit stehenden Probleme abzuleiten.
Wir widmen diesem Jubiläum eine eintägige wissenschaftliche Konferenz, in der der Bogen von der ökonomischen Bedeutung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn über die Entwicklung des Strecken-, Brücken- und Hochbaus, des rollenden Materials, des Sicherungs- und Fernmeldewesens und der Transporttechnologie bis zu den gegenwärtigen und künftigen Aufgaben dieser bedeutenden Magistrale gespannt wird und wünschen uns dafür eine rege Beteiligung aus Wissenschaft und Praxis.

P. Gräbner

250 000 beladene Güterwagen mehr

Die DR beförderte im vergangenen Jahr 349 Mill. t Güter. Das sind 5 Mill. t mehr als im Vorjahr. Legt man je Waggon 20 t zugrunde, dann wurden dafür 250 000 Güterwagen benötigt. 1949, vor 40 Jahren, transportierte die Eisenbahn 146 Mill. t Güter.
1988 erhielt die DR 115 Elloks. Neu eingesetzt wurden außerdem 2 287 Güterwagen und 2 431 Großcontainer. Mit 358 km konnte das bisher größte Ergebnis bei der Elektrifizierung erreicht werden. Der Anteil der Elektrotraktion an der Zugförderungsleistung stieg von 41,7 Prozent im Jahre 1987 auf 47,7 Prozent. 6 317 km Gleise wurden instand gesetzt bzw. stabilisiert. 214 Bahnhöfe und Haltepunkte bekamen ein neues Gesicht, und 802 Pflegeverträge sind zur Verschönerung der Bahnanlagen abgeschlossen worden.
In diesem Jahr werden unter anderem 115 Elloks, 32 U-Bahn-Doppeltriebwagen sowie der erste serienmäßig produzierte S-Bahn-Zug für die Hauptstadt hergestellt.
me

Schmalspurbahnen auf Super-8-Filmen in Farbe

„me" berichtete in den Heften 5/87 und 1/88 ausführlich über die im Auftrage des Ministeriums für Verkehrswesen von Mitarbeitern der Zentralstelle für Bildung des Verkehrswesens (ZfBV) hergestellten Filme zum Thema Schmalspurbahnen der DR. Inzwischen sind die angekündigten 8-mm-Heimfilme im VEB DEFA-Kopierwerk hergestellt worden.
Anläßlich des 150jährigen Jubiläums der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden werden voraussichtlich ab April 1989 folgende acht Farbfilme über unsere Schmalspurbahnen angeboten:
Nr. 1201 Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal, Nr. 1202 Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf, Nr. 1203 Zittau–Kurort Oybin/

Persönlichkeiten unserer Republik zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden



Dr. Bernd Seidel,
Oberbürgermeister
der Stadt Leipzig



Vor 150 Jahren wurde die erste deutsche Ferneisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden in Betrieb genommen. Dieses historische Ereignis ist für unsere Stadt und seine Bürger von großer Bedeutung, ging doch ihre Entwicklung vom mittelalterlichen Handelsplatz zur sozialistischen Großstadt immer mit dem Ausbau wichtiger Verkehrsverbindungen einher.
So verdankt Leipzig seine Gründung im Jahre 1165 vor allem der Lage an zwei bedeutenden Handelsstraßen.
Der über die Jahrhunderte erlangte Stellenwert Leipzigs als internationaler Handelsplatz, die Anfang des 18. Jahrhunderts einsetzende industrielle Revolution und die günstige geographische Lage bildeten den Ausschlag, die erste deutsche Ferneisenbahn zwischen Leipzig und Dresden zu bauen.
Heute ist die Bezirks- und Messestadt ein Verkehrsknotenpunkt des internationalen und nationalen Personen- und Güterverkehrs.
Die Verwirklichung eines weitreichenden Bauprogramms in Einheit mit dem weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes wird heute ebenso wie in der Zukunft das Profil unserer Stadt und ihre internationale Ausstrahlung prägen.

[Unterschrift]

Prof. Dr. h. c. Hans-Joachim Rotzsch,
Thomaskantor



Vor 150 Jahren wurde die Eisenbahnlinie Leipzig–Dresden in Betrieb genommen und damit eine feste Verbindung zwischen zwei Städten geschaffen, die die ältesten sächsischen Knabenchöre in ihren Mauern beherbergen. Ob durch dieses epochale Ereignis die freundschaftlichen Beziehungen enger oder die Rivalität zwischen den Chören gefördert worden ist, vermag ich heute nicht zu sagen; mein wohl berühmtester Amtsvorgänger Johann Sebastian Bach, den es oft zu Besuchen nach Dresden zog, hätte dieses neuartige Verkehrsmittel, wäre es noch 100 Jahre früher entstanden, sicher gern und häufig genutzt.
Daß die große Eisenbahn für uns in das 21. Jahrhundert möglichst pünktlich, sauber und vor allem unfallfrei fährt, wünscht sich und der DR der Leipziger Thomaskantor.

[Unterschrift]

Prof. Dr. sc. techn. Wolfgang Altner,
Ordentliches Mitglied der Bauakademie der Deutschen Demokratischen Republik und Rektor der Technischen Hochschule Leipzig



Der Pfiff der Dampflokomotive BLITZ anläßlich ihrer Jungfernfahrt auf der ersten Ferneisenbahnstrecke Deutschlands von Leipzig nach Dresden im Jahre 1839 ertönte in einer für diese Zeit beispiellosen technischen Entwicklungsetappe. Die damals neue Transport- und Beförderungstechnologie stellte an das Wissen und Können der Maschinenbau- und Bauingenieure sowie an die Nachrichten- und Signaltechniker ungewöhnliche Anforderungen. Es mußte hier überall wissenschaftlich-technisches Neuland beschritten werden.
Heute, nach 150 Jahren, ist die Eisenbahn trotz Straßenfahrzeugen und Luftfahrt modern geblieben. Das hat seine Ursachen in ihrer technischen Wandlungs- und Innovationsfähigkeit durch Integration solcher Schlüsseltechnologien wie Elektronik, Informatik, Automatisierungstechnik, sicher auch zukünftig die Fluid- und Magnettechnik.
Die Weiterentwicklung der alten, jungen Eisenbahn ist und bleibt eine Herausforderung für uns Wissenschaftler und Ingenieure in natura und am Modell.
Den wissenschaftlichen Veranstaltungen aus Anlaß des Jubiläums wünsche ich einen guten Verlauf sowie einen vollen Erfolg und grüße alle Eisenbahnfreunde mit Fahrt frei!

[Unterschrift]

Kurort Jonsdorf, Nr. 1204 Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West (Molli), Nr. 1205 Putbus–Göhren (Rasender Roland), Nr. 1206 Wernigerode–Drei Annen Hohne–Eisfelder Talmühle–Nordhausen (Harzquerbahn), Nr. 1207 Gernrode–Alexisbad–Härzgerode/Stiege (Selketalbahn) und Nr. 1208 Radebeul Ost–Radeburg (Lößnitzdackel).
Die Heimfilme stellen eine Schnittfolge der schönsten und interessantesten Einstellungen aus den ZfBV-Filmen dar. Jeder dieser mit Untertiteln versehenen Stummfilme ist 20 m lang; die Vorführung dauert pro Film dreieinhalb Minuten. Die Filme sind für 20,20 Mark pro Stück im Fotofachhandel erhältlich. Ein ausführlicher Begleittext wird mitgeliefert.
Mitglieder des DMV können über ihre Arbeitsgemeinschaft Sammelbestellungen beim zuständigen Bezirksvorstand einreichen. Ein Direktverkauf ab Kopierwerk ist nicht möglich.
Ende dieses Jahres wird auch der Heimfilm „Traktion mit Tradition" (30-m-Länge) über regelspurige Dampflokomotiven im Angebot sein.
me

Altenwalde oder Altenberg?

Der im Heft 1/89 veröffentlichte Modellbauvorschlag „Bahnhof Altenwalde" stieß auf großes Interesse. Dennoch wurde bemängelt, daß hier nicht der richtige, vorbildbezogene Name Altenberg genannt wurde. Dazu sei folgendes gesagt: Die Ortsbezeichnung Altenwalde wählte der Autor dieses Beitrages bewußt, da der Lageplan Kompromisse gegenüber dem Vorbild enthält. Inwieweit es aber dann zweckmäßig ist, die anderen im Umfeld befindlichen Eisenbahnanlagen mit den vorbildgetreuen Namen zu nennen, bedarf einer Diskussion in unserem Beirat und mit erfahrenen Modelleisenbahnern. Wir werden auf dieses Thema noch einmal zurückkommen und danken allen Lesern, die sich dazu geäußert haben.
me

Reiner Scheffler (DMV), Oschatz

150 Jahre Bahnhof Riesa

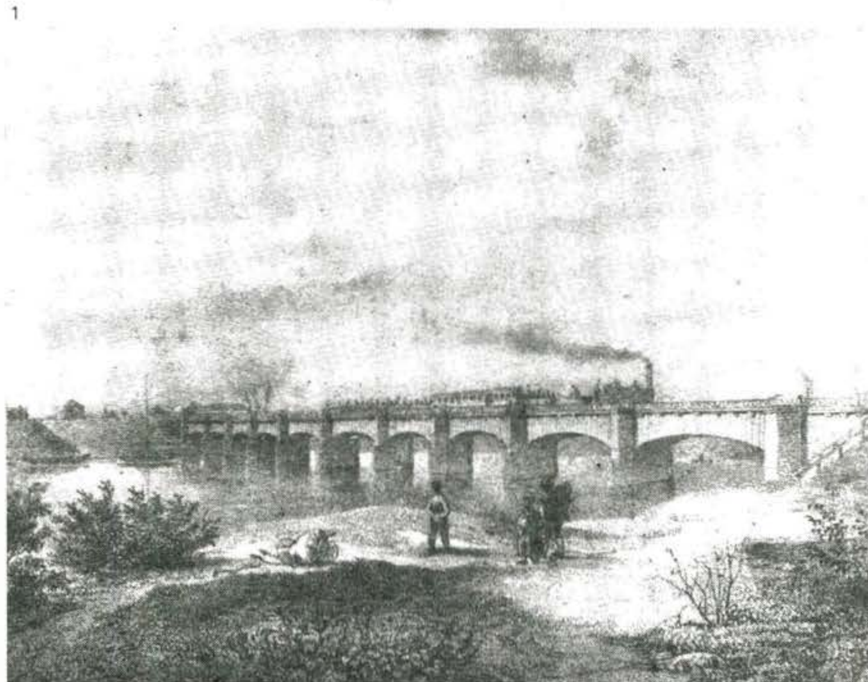
Anläßlich des 150jährigen Bestehens der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wurde Riesa als Mittelpunkt für die damit verbundenen Festveranstaltungen gewählt. Zum einem, weil die zentrale Streckenlage des Bahnhofs ideale Möglichkeiten bietet und zum anderen, weil diese Stadt am deutlichsten demonstrieren kann, welchen Einfluß der Verkehrsträger Eisenbahn auf ihre industrielle Entwicklung genommen hat. Insofern ist auch der 21. November 1838 ein denkwürdiger Tag. Von Leipzig kommend, erreichte damals der erste Eisenbahnzug die Station Gröba (später Riesa). Der aus einem Kloster hervorgegangene Marktflecken Riesa zählte in jenem Jahr knapp 2 000 Einwohner. Heute leben in der Industriestadt Riesa 56 000 Bürger. Der VEB Stahl- und Walzwerk und das Rohrkombinat sind die wichtigsten Betriebe der Stadt. Und ohne den 3,4 km langen Bahnhof (km 63,3–66,7) würden die anfallenden Transportaufgaben nicht zu meistern sein. Derzeit verkehren täglich bis zu 400 Züge über Riesa. Im Bahnbetriebswerk Riesa sind rund 90 Triebfahrzeuge beheimatet. Sie tragen dazu bei, daß weit über den Eisenbahnknoten Riesa hinaus wichtige Zugförderungsaufgaben gelöst werden. Und das zu jeder Jahreszeit. Doch blikken wir zurück. Eineinhalb Jahrhundert Eisenbahngeschehen geben dazu einen guten Anlaß.

Bahnhof und Elbbrücke entstehen

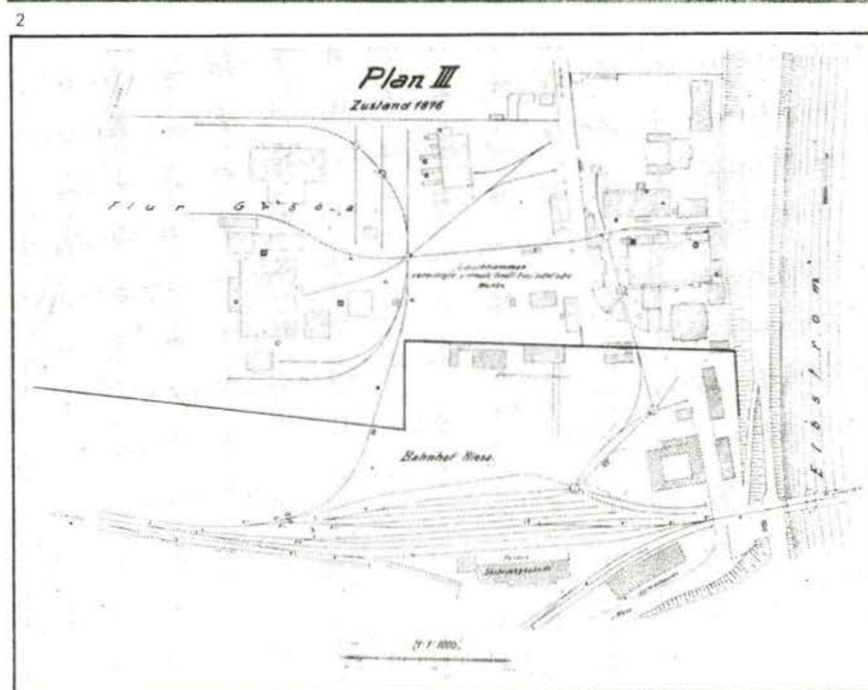
Im Zusammenhang mit dem Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) entstandene Streitigkeiten um die Linienführung konnten bald beendet werden. Die Würfel waren gefallen; die Elbe wurde nahe der Ortschaft Riesa überquert. Jetzt erwarb die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ein Gelände von 240 m Länge und 180 m Breite. Hier sollte die Station für Riesa entstehen. Indes erwarteten die Riesaer ihre Eisenbahn mit Ungeduld. Immerhin waren schon mehrere Streckenabschnitte in Betrieb, und viele Geschäftstüchtige warben um den Begriff Eisenbahn, womit die Bevölkerung regelrecht in Spannung versetzt wurde. So konnte man dazu in der örtlichen Presse folgendes lesen: „Eisenbahnkoffer, Eisenbahnbier, Eisenbahnkleidung und Eisenbahngeld – alles ist fertig, nur die Eisenbahn fehlt!" – Doch dann war es soweit. Am 21. November 1838 wurde mit einem von Oschatz eingefahrenen Dampfwagenzug die neue Station eröffnet. Für das reisende Publikum waren eine 10 m × 5 m große „Passagierstube", ein kleines „Einnehmerhäuschen" für den Billettverkauf und ein „Freiabort" vorhanden. Die Lokomotiven stellte man in einem eigens dafür errichteten Schuppen ab. Noch im Bau befand sich ein Güterschuppen und eine Koksanlage mit zwölf Öfen, in denen die auf Elblastkähnen angelieferte englische Steinkohle zum idealen Brennstoff für die Lokomotiven umgewandelt wurde.

Das wichtigste Bauwerk war jedoch die Elbbrücke. Unter Leitung des Landbaumeisters Königsdörffer wirkten 600 Arbeiter, um die 340 m lange auf 11 Pfeilern ruhende und 270 000 Taler kostende, imposante Anlage zu erbauen. Am 1. April 1839 – die Bauarbeiten begannen bereits am 1. August 1836 – erklärte der Oberingenieur Kunz, daß die erste Eisenbahnstrombrücke Deutschlands fertiggestellt sei. Damit stand der Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnitts Riesa–Oberau und der durchgehenden Verbindung Leipzig–Dres-

1



2



den nichts mehr im Wege. Am 7. April 1839 wurde für die Reisenden in den drei Eröffnungszügen, ebenso wie für viele Schaulustige, das Überqueren der Elbbrücke zu einem beeindruckenden Erlebnis, das zwischen Leipzig und Dresden nur noch durch die Oberauer Tunneldurchfahrt überboten wurde *(siehe Titelbild dieser Ausgabe – die Red.).*

Die Anlagen werden vervollständigt

Von nun an kamen auf der Station Gröba rasch weitere Bauten hinzu. Die beiden Hauptgleise erhielten bald überdachte Bahnsteige. Ab dem 1. Oktober 1840 begann der zweigleisige Streckenausbau, wurden Fluren erweitert und erste Bahnwärterhäuser geschaffen. Am 1. September 1844 weihte man ein zweistöckiges Empfangsgebäude ein. Schon jetzt zeigte sich, daß die Leipzig-Dresdner Eisenbahn für die Stadt einen Gewinn brachte.

Der Umschlag zwischen Elbkähnen und Eisenbahn hatte dabei eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Schließlich ließ sich an diesem Kreuzungspunkt von Fluß und Eisenbahn der Hüttenfachmann Schönberg nieder und gründete 1843 ein Eisenhammerwerk.

Riesa wird Eisenbahnknoten

Ein weiteres wichtiges Ereignis für Riesa folgte nur wenig später: Am 9. Mai 1845 wurde der erste Spatenstich zum Bau der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn vollzogen. Dieser Schienenstrang öffnete dann das Tor zum industriellen Handwerk des Erzgebirges und zur böhmischen Kohle. Mit seiner Inbetriebnahme am 29. August 1847 erhielt Riesa einen zweiten Bahnhof. Er wurde später durch einen Gleisanschluß mit dem Leipzig-Dresdner Bahnhof verbunden. Am 1. Oktober 1848 schloß die Berlin-Anhalter Bahn (Herzberg–Röderau) an die LDE an und schuf dadurch eine wichtige Verbindung nach Berlin. Zurück zur Riesaer Industrie: 1854 erhielt das nun als „Gräflich Einsiedelsche Eisenwerk" bezeichnete Hammerwerk das erste Anschlußgleis. 1859 wurden darauf bereits 1 000 Wagen befördert! Inzwischen entstanden an der Elbe zahlreiche Holz-, Stein-, Kohlen- und Getreidehandlungen. Die Güter mußten zunächst mit Fuhrwerken zu den Bahnhöfen gebracht werden. Der Wunsch, eine Gleisverbindung zum Elbufer zu schaffen, wurde 1863 durch einen Anschluß an die Chemnitzer Bahn erfüllt.

Etwas muß geschehen!

Der Bahnhof Riesa hatte nur eine geringe Ausdehnung. Einen solch dynamischen industriellen und damit verkehrsfordernden Aufschwung hatte die LDE-Compagnie zunächst nicht erwartet. Als dann noch am 15. Oktober 1875 die Strecke Elsterwerda–Riesa eröffnet wurde und eine Fortsetzung nach Lommatzsch–Nossen im Gespräch war sowie die Pläne einer Elbkai- und Hafenbahn vorlagen, mußte dringend etwas geschehen! Die Würfel fielen schnell. Zwischen 1875 und 1880 verwandelte sich das Gelände um den Bahnhof in einen riesigen Bauplatz.

Außerdem eine neue Brücke

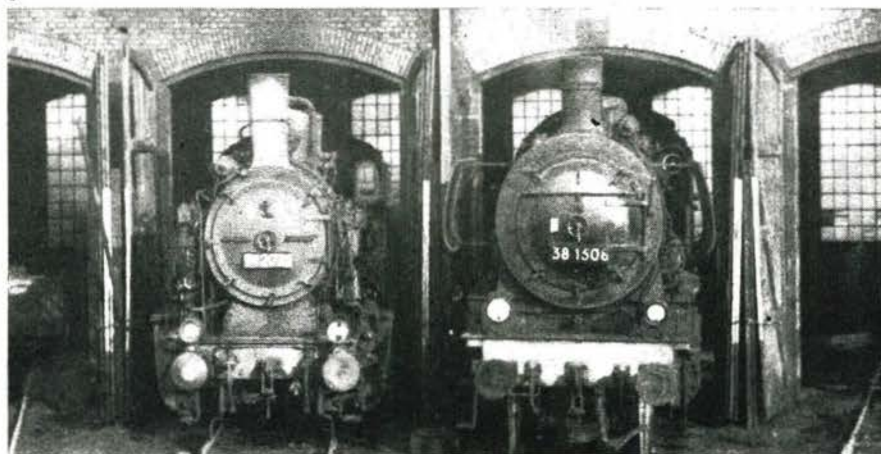
Doch während der Umbauarbeiten geschah etwas Unvorhergesehenes. Die arg belastete Elbbrücke hielt dem Hochwasser und Eisgang im Februar 1876 nicht mehr stand und stürzte ein. Das war dann auch zugleich der letzte Anstoß, um die bereits lange diskutierte Übernahme der LDE durch den sächsischen Staat zu vollziehen. Rückwirkend vom 1. Januar 1876 an ging die LDE in Staatseigentum über; die Kosten für den Brückenneubau übernahm nun der Staat. Parallel dazu wurde der Eisenbahnknoten Riesa ausgebaut. Ab dem 5. April 1877 fuhren die Züge von Riesa nach Lommatzsch. Hinzu kam ein neues, stattliches Empfangsgebäude. Als Krönung wurde dann am 12. Februar 1877 die eiserne Eisenbahn- und Straßenbrücke dem Verkehr übergeben.

Der neue – nun breiträumige und besser zugängliche Güterbahnhof konnte am 3. November 1879 eröffnet werden. Der alte Chemnitzer Bahnhof wurde im Dezember 1879 geschlossen.

Hafen- und Anschlußbahnen

Noch aber fehlte die neue Verbindungsbahn zum Elbkai. Die 1,63 km lange und in einer Steigung von 1:100 liegende Strecke wurde dann am 1. Juni 1887 eröffnet. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß sie nicht als Anschlußbahn, sondern als Nebenbahn betrieben werden mußte. Das Bedürfnis, die Elbkaianlagen zu erweitern und den Schiffen Schutz zu bieten, führte schließlich zum

3



4



5



1 Einer der ersten Züge fährt 1839 über die 340 m lange Elbbrücke in Richtung Dresden.

2 Lage des Bahnhofs Riesa im Jahre 1876

3 Zwei langjährige Lokvertreter 1966 im Bw Riesa

4 Noch kein Sonderzug: Die 01 137 hat mit einem D-Zug vom Befehlsstellwerk Ausfahrt bekommen (1973).

5 1984 – weitere Lichtsignale werden montiert.

Bau eines Hafens. Man nutzte die Mündung des Döllnitzbaches und verband den Hafen mit den Kaianlagen. Die gleichzeitig angelegte und 5 km lange Trasse entlang des 700 m langen Hafenbeckens wurde am 3. September 1888 in Betrieb genommen. 1890 hatten die ständig erweiterten Gleisanlagen des Eisenhammerwerkes schließlich den Charakter einer Werkbahn erhalten. Auch die Anlagen der Hafenbahn vergrößerte man, und mehrere Industrieanschlüsse kamen hinzu.

Der Bahnhof wird immer größer

Weitere bedeutende Bauvorhaben konnten 1913 und 1914 verwirklicht werden. Darin einbezogen waren vor allem die Bahnanlagen, beispielsweise die Tunnelunterführungen zu den Bahnsteigen. Die Arbeiten insgesamt konnten erst drei Jahre nach Übernahme der sächsischen Staatsbahn durch die Reichsbahn – im Jahre 1923 – beendet werden.

1929 gründete die Reichsbahndirektion Dresden in Riesa ein Reichsbahnamt. Bereits einige Jahre zuvor wurde der Bahnhof Riesa Hafen eine selbständige Dienststelle.

Riesa hatte sich zu einem bedeutendem Verkehrsknoten im Schienennetz des Landes entwickelt. Mehr als 1 200 Eisenbahner waren hier in den 20er und 30er Jahren beschäftigt.

Kurz vor Kriegsende zerstörten die Faschisten einen Teil der Bahnanlagen. Die Elbbrücke, ein Stellwerk, die Lokdrehscheibe, die Wasserstation sowie mehrere Einfahrgleise wurden sinnlose Opfer. Doch die Schäden hielten sich in Grenzen. Der Zugverkehr war nur kurze Zeit unterbrochen.

Das neue Zeitalter

Am 1. Juli 1945 rollte der Verkehr wieder über die behelfsmäßig instand gesetzte Brücke. Den schweren Anfangsjahren folgten in den 60er Jahren die Modernisierung und Erneuerung vieler Anlagen. 1964 begann der Bau einer neuen Elbbrücke, diesmal mit dem Ziel, Eisenbahn- und Straßenverkehr zu trennen.

Der nun doch alt gewordene, seit 1945 nur noch eingleisig befahrene Brückenbau bot nicht genügend Lichtraummaß für die geplante Elektrifizierung. Am 27. Juli 1966 konnte die neue Stahlkonstruktion ihrer Bestimmung übergeben werden. Mit dem von Berlin kommenden D 70 wurde der Regelbetrieb über das neue Bauwerk aufgenommen. Nachdem die gesamte Trägermasse in die Mitte der Pfeiler gerückt wurde, konnte nach einer nur 14stündigen Totalsperrung am 24. Mai 1967 der zweigleisige Betrieb über die Elbe aufgenommen werden.

1962 und 1964 kamen erste Diesellokomotiven nach Riesa. Sie lösten die Dampftraktion im Rangier- und Bergbetrieb ab. Erste Großdieselloks anderer

Tabelle Die in Riesa beheimateten Lokomotiven (1846–1989)

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Einsatzzeit in Riesa	Vorrangiger Verwendungszweck	Bemerkungen
RIESA	1 Bn2	Hawthorn	1846–1867	Rangier- u. Streckendienst (bei LDE)	
STEIGER	1 Bn2	Stephenson	1846–1874	Rangier- u. Streckendienst (bei R-C)	
RIESA	1 Bn2	Stephenson	1846–1873	Rangier- u. Streckendienst (bei R-C)	1873 verkauft
PEGASUS	1 A1n2	Sä./Masch.	1839–1861[1]	Rangier- u. Streckendienst (bei LDE)	
ELBE	1 A1n2	Borsig	1848–1868[2]	Rangier- u. Streckendienst (bei LDE)	
RIESA (VIa)	1 A1n2	Hartmann	1868–1894	Streckendienst für LDE	
OSTRAU	1 Bn2	Hartmann	1855–1892	Streckendienst für R-C	
ELBE (VI)	1 Bn2	Henschel	1875–1924	Streckendienst/Hafenbahn	ab 1894 FRANKENBERG
RIESA (IIIb)	1 Bn2	Hartmann	1895–1924	Streckendienst/Hafenbahn	
23^{10-11}	1'C1'h2	Babelsberg	1959–1961/ 1969–1972	Personenzüge	
34^{76-79} (IIIb)	1 Bn2	Hartmann	1874–1928	Rangier- u. Streckendienst/ Hafenbahn	
34^{80} (VIbV)	1'Bn2v	Hartmann	1892–1926	Personenzüge	
36^{9-10} (VIIIV2)	2'Bn2v	Hartmann	1900–1930	Personenzüge	
38^{2-3} (XII H2)	2'Ch2	Hartmann	1921–1964[3]	Personenzüge	
38^{10-40} (pr P8)	2'Ch2	Schwarzkopff u. a.	1923–1970	Personenzüge (auch Eil- u. D-Züge)	
39^{0-2} (pr P10)	1'D1'h3	Borsig	1949–1959	Personenzüge (auch D-Züge)	Abgabe/Reko
41	1'D1'h2	Schwarzkopff u. a.	1942–1946[4] (einzelne Stückz.)	Streckendienst	Abgabe Rostock
43	1'Eh2	Henschel u. a.	30er Jahre[4] (einzelne Stückz.)	Streckendienst	Abgabe Chemnitz
44	1'Eh3	Henschel u. a.	1968–1969[4] (einzelne Stückz.)	Streckendienst	Abgabe Raw Cottb.
50	1'Eh2	Wien u. a.	1951/1968–1970	Streckendienst	Abgabe Hilbersdorf
52	1'Eh2	verschieden	1943–1947/ 1951/1968–1970	Güterzüge	Abgabe Raw Cottb.
53^{82} (V)	Cn2	Eßlingen	1868–1924	Rangier- u. Streckendienst bei LDE u. Staatsbahn	
55^{16-22} (pr G8)	Dh2	Vulcan	1934–1947		Abgabe Luckau
56^{1} (pr $G8^{3}$)	1'Dh3	Henschel	1947–1962		
56^{20} (pr $G8^{2}$)	1'Dn2v	Henschel	1934–1947		
57^{2} (XI Hv)	Eh2v	Hartmann	1919–1931		
58^{4} (XII H)	1'Eh3	Hartmann	1930–1968		
58^{10-21} (pr G12)	1'Eh3	Henschel u. a.	1934–1974		
58^{30} (Reko G12)	1'Eh3	Raw Meiningen	1958–1963/ 1965–1979	Streckendienst	
64 (Einheitslok)	1'C1'h2t	verschieden	1936–1939/ 1945/46	Personenzüge	Abgabe Pirna
71^{3} (IV T)	1'B1'n2t	Hartmann	1898–1951	Rangier- u. Streckendienst	
74 (pr T12)	1'Ch2t	Union u. a.	1924–1936	Rangier- u. Streckendienst	
75^{5} (sä XIV HT)	1'C1'h2t	Hartmann	1940–1954	Personenzüge	Abgabe Werdau/ Zwickau
86 (Einheitslok)	1'D1'h2	verschieden	30er Jahre	Personenzüge	
89^{2-3} (sä VT)	Cn2t	Hartmann	1872–1967	Rangierdienst/Hafenbahn	
91^{3-18} (pr T9)	1'Cn2t	Union	1939–1943/ 1947–1962	Rangierdienst/Hafenbahn	Abgabe Rochlitz
92 (pr T13)	Dn2t	Union	30er Jahre	Rangierdienst/Hafenbahn	
94^{19-21} (sä XI HT)	Eh2t	Hartmann	1910–1970	Rangierdienst/Hafenbahn	
98^{70} (sä VII T)	Bn2t	Hartmann	1875–1964	Rangierdienst/Hafenbahn	
98^{77} (310.1)	Cn2t	ČSD	1942–1945	Rangierdienst/Hafenbahn	
98^{73} (sä. II)	1 Bn2t	Hartmann	1866–1902	Rangier- u. Streckendienst	
Kö (Motorlok)	Bdm	Krauss u. a.	ab 1934	Rangierdienst	
V 15 (101/102)	Bdh	LKM	ab 1962	Rangierdienst	
V 23 (102^{0})	Bdh	LKM	ab 1968	Rangierdienst	
V 60 (105/106)	DdK	LEW	ab 1964	Rangier- u. Streckendienst	
V 180 (118)	C'C'	LKM	1970–1973	Streckendienst	
V 200 (120)	Co'Co'	Woroschilowgrad	ab 1978	Güterzüge	
E 42 (242)	Bo'Bo'	LEW	ab 1976	Streckendienst	
(250)	Co'Co'	LEW	ab 1982	Streckendienst	

Hinweis:
Der Begriff „Streckendienst" umfaßt alle Zugarten. Lokomotiven, bei denen Riesaer Personale nur Aushilfsdienste leisteten, bzw. auf Lokomotiven fremder Bw fuhren (so BR 22 oder BR 243), wurden nicht erfaßt. Die Zusammenstellung ergänzten die Herren M. Göhler (Bw Riesa) und K. Raunitschke (Döbeln).

Fußnoten:
1) auch in Leipzig; 2) auch in Dresden; 3) nicht durchgehend; 4) nur wenige (einzelne) Maschinen

Bw gehören seit 1966 zum täglichen Bild.

Der Knoten Riesa kommt unter Strom

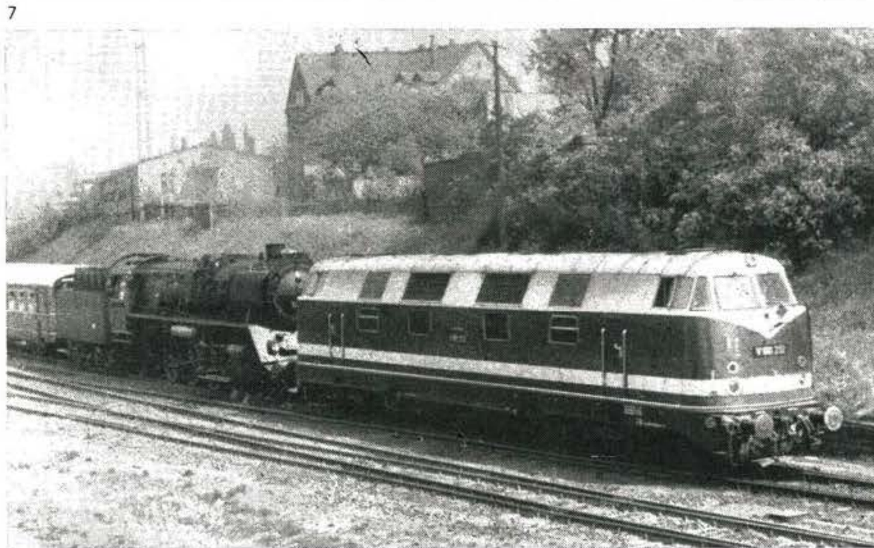
In die Rekonstruktion der Strecke Leipzig–Dresden mit dem erneut zweigleisigen Ausbau – 1945 mußte das zweite Gleis abgebaut werden – wurden auch die Gleisanlagen des Bahnhofs Riesa einbezogen. Neue Weichen und Gleise waren zu verlegen. Von 1967 bis 1969 standen außerdem die umfangreichen Vorarbeiten zur Elektrifizierung des Knotens Riesa im Vordergrund. Anschließend wurden eine Umformerstation (Unterwerk), 197 Fahrleitungsmasten und mehrere Kilometer Fahrdraht gezogen. Am 28. September 1969 konnte der elektrische Zugbetrieb in Richtung Dresden aufgenommen werden. Seit dem 1. Juni 1970 ist die gesamte Strecke Leipzig–Dresden mit Elloks befahrbar. Die letzte Dampflokomotive des Bw Riesa wurde 1979 außer Dienst gestellt. In Riesa selbst wurden im November 1976 die ersten Elloks (BR 242) beheimatet.

Bereits 1973 erhielt der Bahnhof Riesa anstelle der Formsignale die ersten Lichtsignale. Das Empfangsgebäude wurde ebenfalls modernisiert und dem gestiegenen Verkehrsaufkommen angepaßt. Ein Auslandschalter, elektrische Fahrtanzeiger sowie der Einsatz von mikrorechnergesteuerten Fahrkartenautomaten sind dafür Beispiele.

6



7



6 1966 hatte die 22er den D 84 mit einer aus 11 Wagen bestehenden Doppelstock-Zugeinheit in Fahrt zu bringen.

7 Ende der 60er Jahre: Traktionswechsel – BR 22/V 180

Fotos: Sammlung R. Grieshammer, Riesa (1); Sammlung Verfasser (2); D. Wünschmann, Leipzig (3); Verfasser (4, 6 und 7); D. Ludewig, Wülkwitz (5)

Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes nach Falkenberg (Elster) ab 29. November 1986 und Elsterwerda ab 14. Dezember 1986 trugen dazu bei, den Eisenbahnknoten Riesa weiter zu modernisieren. Die Vorbereitungen für den elektrischen Zugbetrieb in Richtung Döbeln laufen z. Z. auf Hochtouren. Nicht zu unterschätzen sind die aus Anlaß des 150jährigen Bahnhofs- und Streckenjubiläums vorgenommenen Sanierungs-, Rekonstruktions- und Ausbauarbeiten. Dadurch konnten auch die Arbeits- und Lebensbedingungen der 1 600 Eisenbahner des Dienstortes Riesa verbessert werden. Er gehört übrigens zu jenen Bereichen der Deutschen Reichsbahn, von denen in den zurückliegenden Jahren zahlreiche Initiativen für eine erfolgreiche Arbeit aller Eisenbahner unseres Landes ausgingen.

Zunächst nur ein Maschinenhaus

Die LDE-Compagnie hatte bereits vor dem Bau ihrer Bahnanlagen festgelegt, wo sie ihre Lokomotiven stationieren, warten und pflegen wollte.

Neben den Endpunkten Leipzig und Dresden sollte dies auch in Wurzen, Luppa-Dahlen, Oschatz und Riesa geschehen. Während Lokomotivbehandlungsanlagen in Dahlen und Oschatz nur für kurze Zeit benötigt wurden, war Riesa als mittlerer Streckenpunkt schon von Anbeginn als eine bedeutende Lokstation geplant.

Mit dem Bau der ersten Anlagen entstand hier 1837 ein Maschinenhaus für zwei Lokomotiven mit innenliegendem Wasserbrunnen und mit einer auf Kugeln laufenden sowie von Hand zu bedienenden Drehscheibe. Die ersten englischen Maschinen gehörten zum Leipziger und Dresdner Bestand, wurden hier nur mit Koks und Wasser versorgt, entschlackt und bis zur weiteren Fahrt im Lokschuppen untergestellt. Doch schon wenig später beantragte die Station Riesa zwei eigene Maschinen und größere Wartungsanlagen. 1850 entstand dann parallel zum Empfangsgebäude eine nun gleich zweigleisig angelegte Maschinenhalle für vier Lokomotiven. Über der Halle waren jedoch Wohnungen eingebaut, die alsbald vom Begutachter Andreas Schubert – dem Erbauer der SAXONIA – als unzweckmäßig bezeichnet wurden. Mit Übernahme der Riesa-Chemnitzer Bahn durch die LDE im Jahre 1862 wurde schließlich erneut ein größeres, jetzt für sechs Lokomotiven bestimmtes, Gebäude geschaffen.

Maschinenbahnhof und Ringlokschuppen

Doch auch diese Anlagen entsprachen bald nicht mehr den gestiegenen Anforderungen. 1876 kam ein 16ständiger Ringlokschuppen hinzu. Er wurde außerhalb des Personenbahnhofs gebaut und als Maschinenbahnhof bezeichnet. Ein Lokomotivdienstgebäude war nicht vorhanden. Die Schränke des Personals standen zwischen den Ständen. Zum Waschen mußte das warme Wasser der Lokomotiven genügen.

Mit dem Ausbau des Güterbahnhofs von 1876 bis 1879 war ein weiterer Ringlokschuppen mit 25 Ständen (in Höhe des heutigen Stellwerks 1) geplant. Als Standort erwies sich aber das Gleis-

dreieck der Verbindungskurve als günstiger. Ein 26(!)ständiger Ringlokschuppen wurde hier 1891 eingeweiht. Die mit einer Werkstatt und Verwaltungsgebäuden ausgestattete Maschinenstation erweiterte man im Jahre 1900 durch einen Neubau mit sieben Lokständen. Der bisherige Maschinenbahnhof wurde zu dieser Zeit aufgelöst und in eine Entseuchungsanlage umgewandelt. 1912 erhielt das neue Gebäude eine zentrale Rauchabzugseinrichtung. 1915 konnte durch eine Tunnelunterführung ein gefahrloser Zugang für die Personale zum Heizhausgelände geschaffen werden.

Von nun an Bw Riesa

1925 wurde das Lokomotiv- und Werkstättenwesen der DRG neu geordnet. Für die bei den Länderbahnen unterschiedlich bezeichneten Lokomotivbehandlungsanlagen galt jetzt einheitlich die Bezeichnung Bahnbetriebswerk. Die Bahnbetriebswerke unterstanden den Maschinenämtern der Reichsbahndirektionen. In Riesa wurde die damit verbundene Neustrukturierung erst ab Mai 1929 wirksam. Der Bahnhof, das Bahnbetriebswerk, die Bahnmeisterei sowie die Sicherungs- und Fernmeldemeisterei galten jetzt als selbständige Dienststellen. Das neu gegründete Bw beheimatete damals 81 Lokomotiven und beschäftigte 312 Eisenbahner. Zum Bw gehörten die Lokomotivbahnhöfe Großenhain Cottbuser Bahnhof, Röderau, Oschatz und Strehla. Erst 1962 kam Döbeln als Außenstelle hinzu.

Lange Zeit war das Bw Riesa nur für Zugförderungsleistungen in der näheren Umgebung zuständig.

Der Lokomotiveinsatz

Sämtliche bisher in Riesa beheimateten Lokomotivbauarten sind aus der Tabelle ersichtlich. Die nachstehenden Ausführungen enthalten daher nur ergänzende Informationen.

Die Riesaer Personale fuhren anfangs nur selten auf der Strecke. Sie verrichteten hauptsächlich Rangierdienste. Vor allem bei der LDE gaben viele Jahre die in Leipzig und Dresden beheimateten Maschinen den Ton an. Erst mit Inbetriebnahme des eigenen Maschinenbahnhofs im Jahre 1876 fuhren Riesaer Personale mit ihren Maschinen nach Leipzig und Dresden, aber auch verstärkt nach Jüterbog und Chemnitz. Außerdem gab es zahlreiche Maschinen, die ihren Dienst auf dem neugeschaffenen Rangierbahnhof und den Hafen- sowie Kaianlagen verrichteten. Der vielfältige Bestand an Lokomotiven erreichte zu Beginn der 40er Jahre dieses Jahrhunderts einen Höhepunkt. Neben den eigenen Baureihen liefen auch französische und polnische Beutefahrzeuge. Mehrere durch die Kriegswirren nach hier verschlagene Einzelgänger kamen hinzu.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Lokomotivbestand erstmals am 27. Juli 1945 erfaßt. Zu diesem Zeitpunkt existierten 78 Maschinen, die sich in 13 Baureihen aufteilten. 37 Lokomotiven waren schadhaft oder galten als vermißt. Erst 1950 konnte das Bw seinen Lokomotivbestand wieder in geregelte Bahnen bringen.

Eine Vielzahl preußischer P 8 (Baureihe 38), einige P 10 (Baureihe 39^0), als auch Maschinen der Baureihen 58 und 94 gehörten dann für längere Zeit zum Bw Riesa. Am 1. Dezember 1955 gab es hier die Baureihen 38 (6), 39 (5), 56^1 (5), 58 (19), 89 (10), 92 (1), 94 (14) und 98 (2). Diese 62 Lokomotiven rangierten in Riesa, Riesa Hafen, Oschatz und Großenhain, fuhren Nahgüterzüge nach Wurzen, Coswig, Falkenberg (Elster), Döbeln und Elsterwerda, bespannten die schweren Durchgangsgüterzüge im Ringverkehr zwischen Leipzig und Dresden, nach Karl-Marx-Stadt und Senftenberg. Sie erbrachten aber auch vor Personenzügen bis Leipzig, Dresden, Nossen, Karl-Marx-Stadt und Jüterbog große Leistungen. Von 1951 bis 1959 übernahm das Bw Riesa Schnellzugleistungen zwischen Karl-Marx-Stadt und Berlin. Dazu wurden meist Lokomotiven der Baureihe 39 bereitgestellt.

Am 21. März 1962 begann mit drei V 15 die Traktionsumstellung von der Dampftraktion auf die Dieseltraktion. Die ersten elektrischen Fahrzeuge gelangten im November 1976 (BR 242) zum Bw-Bestand, die Baureihe 250 wurde erst ab Mai 1982 beheimatet.

Am 25. Mai 1979 verabschiedete sich die Dampflokomotive mit den letzten Planleistungen endgültig vom Bw Riesa. Zuletzt waren die Lokomotiven 58 3039 (Riesa) und 58 3052 (Döbeln) im Einsatz. 1988 verfügte das Bw Riesa über 76 Lokomotiven, darunter 23 Elloks. Ein Teil der Personale fährt seit Jahren auf Lokomotiven der Baureihe 243 des Bw Dresden. Die Zukunft wird auch für Riesa große Bespannungsleistungen bringen. Heute ist das Bw Riesa keine lokale „Zwischenstation" mehr, sondern zu einem geachteten Partner neben den ganz großen Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn geworden.

Für die Auskünfte und Unterstützung dankt der Autor den Kollegen Michael Göhler (Bw Riesa) und Karl Raunitschke (Döbeln).

Riesaer Werklokomotiven

Die Lokomotive 2 des VEB Binnenhäfen Oberelbe, Hafenbahn Riesa, wurde vom LKM Babelsberg 1960 mit der Fabrik-Nummer 253 019 an die DR ausgeliefert. Als V 15 1018 gehörte die Maschine bis 1. September 1965 zum Bestand des Bw Riesa. Und auch heute ist sie gelegentlich hier zu sehen, um anfallende Reparaturen im Auftrage des VEB ausführen zu lassen. Diese Aufnahme entstand Mitte 1984 im Bw Riesa.

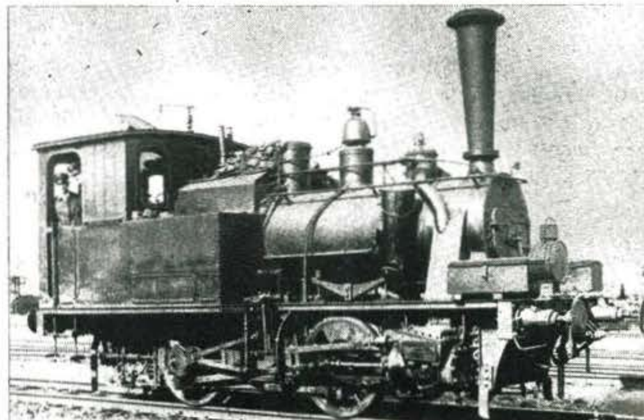
Text und Foto:
M. Göhler, Riesa

Schon sehr zeitig verließ diese ex sä VIIT die Gleise der Staatsbahn. Von 1927 bis 1946 war die ehemalige 98 7055 – bis 1920 als IFFLAND bezeichnet – Werklok des heutigen Stahl- und Walzwerkes Riesa und von 1946 bis 1961 im Glaswerk Freital eingesetzt.

Unser Foto zeigt die Maschine 1930 im Bw Riesa, wo sie bereits eine Gastrolle gab.

Foto: Hubert,
Text und Foto-Sammlung:
R. Scheffler, Oschatz





Im Wandel der Zeiten

Geht es um den Eisenbahnknoten Riesa – die Elbbrücke gehört dazu. In der 150jährigen LDE-Geschichte wurden hier vier Brükken errichtet. Nebenstehende colorierte Postkarte aus dem Jahre 1910 zeigt die 1877 und 1878 entstandene Doppelbrücke für den Schienen- und Straßenverkehr. Noch einige Tage vor dem Ende des zweiten Weltkriegs beschädigt, konnte dieses Bauwerk bereits am 1. Juli 1945 wieder in Betrieb genommen werden, wobei sich von nun an Straße und Eisenbahn eine Brücke teilen mußten. Seit dem 27. Juli 1966 ist eine neue, leistungsfähige Eisenbahnbrücke in Betrieb (Bild unten).

Fotos: Beschaffung K. Schmidt, Bad Sulza; B. Sprang, Berlin



1



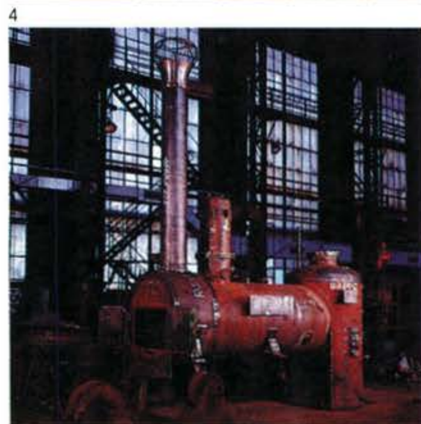
2



3



4



5



6



7

Dipl.-Ing. Heinz Schnabel, Leiter der Arbeitsgruppe „Nachbau SAXONIA" im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Die SAXONIA, Original und Rekonstruktion

Die SAXONIA war die erste brauchbare deutsche Lokomotive. Sie wurde 1838 von Professor Johann Andreas Schubert (1808–1870) in der Maschinenbauanstalt Übigau bei Dresden entworfen und gebaut. Das geschah zu einer Zeit, als in England ab 1828 bereits über 140 Lokomotiven entstanden waren. Zum nicht unwesentlichen Teil wurden sie nach Nordamerika exportiert, und auch der erste deutsche Eisenbahnzug von Nürnberg nach Fürth fuhr 1835 mit einer englischen Lokomotive.

Für die Zurückhaltung der deutschen Unternehmer beim Lokomotivbau gab es drei Gründe. Einmal war es das fehlende Know-how, die fehlende Technologie also, zum anderen mangelte es an den erforderlichen Werkzeugmaschinen. Und zum dritten waren wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend. Während die englischen Firmen Robert Stephenson & Co. in Newcastle, Sharp, Roberts & Co. in Manchester und Feston, Murray & Jackson in Leeds als spezialisierte Fabriken die Lokomotiven preiswert und zu garantierten Terminen anboten, waren die erst zu konstruierenden und in Einzelanfertigung herzustellenden deutschen Lokomotiven teuer und unerprobt. Vor allem der zuletzt genannte Fakt führte dazu, daß sich die Bahnunternehmer Angebote aus dem Inland durch Baumuster vorstellen ließen. Das war für die Maschinenbauer mit hohen Kosten und einem hohen Risiko verbunden. Unter diesen Umständen wird das Verdienst von Professor Schubert erst richtig deutlich.

Das Original

Der im Juni 1836 gegründete Dresdner Actien-Maschinenbau-Verein eröffnete am 1. Januar 1837 in Übigau bei Dresden eine Maschinenbau-Anstalt. Leiter des Unternehmens wurde Professor Schubert. Zu der Zeit war der Bau der Leipzig–Dresdner Eisenbahn in vollem Gange, und neben dem ADLER in Nürnberg dienten bereits mehrere englische Lokomotiven als Baufahrzeuge im Leipziger und Dresdner Raum.

Professor Schuberts Absicht, Lokomotiven zu bauen, war also ein technisches und wirtschaftliches Wagnis. Es lag kein verbindlicher Auftrag vor. Welche Kraft der Bau der SAXONIA schließlich dem Übigauer Unternehmen kostete und welche Sorgen entstanden, mag daran zu erkennen sein, daß Schubert sich erst nach zwei Jahren entschloß, der SAXONIA eine zweite Lokomotive folgen zu lassen. Die Ursache ist wahrscheinlich darin begründet, daß Professor Schubert im Frühjahr 1839 angesichts des wenig verheißungsvollen Einflusses der im Lande weilenden englischen Lokomotivführer nicht mit sicheren Bestellungen durch die Leipzig–Dresdner Eisenbahn rechnete; er wollte für die Maschinenbau-Anstalt kein weiteres Risiko eingehen. Als sich Professor Schubert schließlich doch dazu entschloß und als zweites Fahrzeug die PHÖNIX baute – sie absolvierte am 12. April 1840 ihre Probefahrt –, bestätigten sich seine Vermutungen: Die Eisenbahnverwaltung kaufte diese zweite Lokomotive nicht. Statt dessen führte der starke englische Einfluß bis zum Jahre 1850 zur Beschaffung von insgesamt 62 englischen Maschinen. 1847, als die SAXONIA noch voll im Reservedienst stand, waren bereits neun der englischen Maschinen ausgemustert.

Wollte Professor Schubert mit seinem Erstlingswerk gegen die vorherrschende Macht der englischen Lokomotivfirmen bestehen, mußte er vor allem die vorhandenen Fehler und Mängel der ausländischen Maschinen durch Verbesserungen von vornherein ausschließen. Professor Schubert war aber durch den gestützten überhängenden Stehkessel durch eine Laufachse den englischen Lokomotivbauern voraus. Erst 1842 wurden die Rothwell-Maschinen COMET, FAUST, BLITZ und WINDSBRAUT nachgerüstet, um die Laufeigenschaften zu verbessern; denn auch bei den 1A1-Lokomotiven hatte sich die hintere Stehkesselabstützung bewährt. Die Vorsicht Stephensons, wegen des anstandsloseren Befahrens von Gleisbögen die Spurkränze des Treibradsatzes entfallen zu lassen, teilte Professor Schubert gleichfalls nicht. Er führte alle Radsätze mit Spurkränzen aus.

Wie bei den ersten bayerischen Eisenbahnen, der Ludwig-Eisenbahn Nürnberg–Fürth und der München–Augsburger Eisenbahn, waren auch mit den ersten Lokomotiven für die Leipzig–Dresdner Eisenbahn englische Lokomotivführer angereist. Ihnen oblag zunächst die Montage der in Kisten gelieferten Einzelteile zum einsatzfähigen Fahrzeug, die Führung der Lokomotive und die Ausbildung deutscher Lokomotivführer.

Vom Berufsstand waren diese englischen Spezialisten Ingenieuren gleichzusetzen. Sie handelten natürlich als Interessenvertreter ihrer englischen Lieferfirmen, um das vorhandene Monopol ausbauen zu können. So ist belegt, daß der Lokomotivführer der COMET, John Robson, in Leipzig das Beladen der SAXONIA mit Koks verhinderte. Bekanntlich erreichte Professor Schubert dadurch nicht den Anschluß an den dritten Zug des Eröffnungstags. Solches Ränkespiel setzte sich bis zu Sabotageakten fort.

Durch diese Situation bedingt, stand Professor Schubert vor der Aufgabe, seine SAXONIA selbst zu führen. Von der Kunst des Lokomotivführers hing schließlich das Gelingen einer störfreien Fahrt ab.

Blicken wir aber nun in die jüngste Vergangenheit!

Die Rekonstruktion

Eine am 11. Oktober 1985 gebildete Arbeitsgruppe zum Nachbau der SAXONIA war aufgrund fehlender technischer Angaben zunächst zu folgenden Entscheidungen gekommen:

1. Die technischen Aussagen einer Blaupause als einzige technische Überlieferung von Professor Schubert und das von N. N. W. Meißner 1839 in Leipzig und Dresden herausgegebene Buch „Geschichte und erklärende Beschreibung der Dampfmaschinen, Dampfschiffe und Eisenbahnen" mit seinen technischen Angaben zur SAXONIA dienen als Grundlage für die Vermaßung und den Nachbau der Bauteile.

2. Für die bauliche Durchbildung der Einzelteile, ihrer Form und Konstruktion sind die Literaturaussagen um 1837 bis 1839 auszuwerten. Dem Entwicklungsstand im englischen Lokomotivbau ist besondere Bedeutung beizumessen, da er auch Professor Schubert als Vorbild diente. Gleiches gilt für die damals gebräuchlichen Fertigungstechnologien im Maschinenbau.

3. Technische Forderungen, die sich aus Gründen der technischen Sicherheit aus den geltenden Normen und Bestimmungen (TGL) ergeben, sind so zu erfüllen, daß die optische Identität mit dem Original nicht beeinträchtigt wird.

Ausgehend von diesen Prämissen, stand von vornherein fest, daß nur an solchen Bauteilen moderne Fertigungs-

1 und 2 Der erste Radsatz ist fast fertiggestellt.

3 Das Laufwerk der neuen SAXONIA montierten Fachleute mit viel handwerklichem Geschick.

4 Dagegen wurde der Kessel im heutigen VEB Dampfkesselbau Dresden-Übigau hergestellt, also in jenem Betrieb, wo bereits vor 150 Jahren die erste SAXONIA unter Anleitung von Professor Johann Andreas Schubert entstand.

5 Inzwischen ging der Kessel auf Reisen. In Halle angekommen, wurde er auf dem Laufwerk befestigt. Nun steht die neue SAXONIA bereits auf dem Gleis.

6 In der Einsatzstelle Waren (Müritz) des Bw Neustrelitz bauten Eisenbahner den Tender für diese Maschine.

7 Am 1. Oktober 1988 war es dann soweit: Die neue SAXONIA wurde im Raw Halle angeheizt. Alle Arbeiten der Beteiligten hatten sich gelohnt. Die Maschine lief zur vollsten Zufriedenheit.

Fotos: B. Sprang, Berlin

verfahren (z. B. E-Schweißungen) zur Anwendung kommen können, die das optische Bild der Originaltreue nicht gefährden. Der Lokkessel wurde im heutigen Dampfkesselbau Dresden-Übigau, der Geburtsstätte des Originals, als Schweißkonstruktion berechnet und gebaut.
Die angesetzte Rauchkammer und die Feuerlochtür sind jedoch genietet. Der Rahmen als Holzfutterrahmen entstand getreu dem Vorbild in Nietausführung. Alle Ausrüstungsteile für den Kessel, wie Federwaage-Sicherheitsventile, Dampfpfeife, Speisepumpen (Plungerpumpen an den Kolbenstangen angelenkt) und Regler, wurden in Handarbeit hergestellt.
Große Probleme bereitete die Steuerung der Dampfmaschine. Bekanntlich hatte die SAXONIA, ähnlich den englischen Lokomotiven ADLER und COMET, eine sogenannte Hebelsteuerung ohne Dampfdehnungsstufe (Volldruckdampfmaschine). Da um 1838/39 bereits die Gabelsteuerung als Vorläufer der kurz darauf von Stephenson angewendeten „Stephensonsteuerung mit offenen Stangen" bei den englischen Lokomotiven der Leipzig–Dresdner Eisenbahn vorhanden war, entschloß sich die Arbeitsgruppe für eine Stephensonsteuerung mit offenen Stangen. Die damit mögliche Füllungsregelung zwischen 0 und 84 % bei Vorwärtsfahrt war für diese Entscheidung ein ausschlaggebender Faktor.

Der Nachbau

Die Dampfmaschine einschließlich Triebwerk und Radsatzgruppe wurde als Originalnachbildung gefertigt, wobei die Zylinderblöcke nicht gegossen, sondern mit eingezogenen Zylinderbuchsen geschweißt wurden. Der von der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden konstruierte und berechnete Tender sollte zunächst originalgetreu als Holzrahmen sowie als Profilrahmen mit Holzverkleidung hergestellt werden. Da bei den damaligen englischen Tendern für die Holzrahmenkonstruktion ausschließlich jahrelang abgelagerte Überseeharthölzer verwendet wurden, war das Risiko eines späteren Reißens der Rahmenbalken groß, was eine nachgebaute Pufferbohle bestätigte. Deshalb erwies sich auch hier eine holzverkleidete Stahlprofilkonstruktion als richtig. Der aufgesetzte Tenderwasserkasten wurde gleichfalls geschweißt und mit imitierten Nietreihen versehen. Alle übrigen Teile der neuen SAXONIA mußten mit handwerklichen Technologien des Schmiedens, Bördelns usw. dem Original entsprechend gefertigt werden. Alle diese Arbeiten waren sehr aufwendig und problemreich. Manches Bauteil mußte oftmals im Interesse der Originaltreue noch verändert werden, da erst bei der Montage erforderliche Korrekturen sichtbar wurden.
Dabei brachte das gesamte Kollektiv viel Geduld und Liebe zum Objekt auf. Um so größer waren nach abgelegter Probefahrt die Freude und Achtung vor der neuen SAXONIA. Alle gefertigten Bauteile waren ohne größere Nacharbeiten sofort funktionstüchtig, was für eine hohe Qualität in der Arbeitsausführung spricht. Der Auftrag zum Nachbau an ein ausgewähltes Kollektiv exzellenter Facharbeiter des Rationalisierungsmittelbaus im Raw „Ernst Thälmann" Halle als Ausdruck des Vertrauens in das handwerkliche Können dieses Kollektivs wurde unter großer Einsatzbereitschaft voll erfüllt. An dieser Stelle sei auch die vorbildliche Arbeit der Bahnbetriebswerke Dresden, Oebisfelde, Berlin-Pankow und Weißenfels sowie der Rationalisierungsmittelwerkstatt Wilsdruff bei der Fertigung von speziellen Bauteilen hervorgehoben. Die Direktionsbeschaffungsstelle Halle (Saale) organisierte die termingerechte Materialbereitstellung, und in der Einsatzstelle Waren (Müritz) des Bw „Erwin Kramer" Neustrelitz wurde der komplette Tender gebaut.

Die Probefahrten

Am 1. Oktober 1988 absolvierte die neue SAXONIA nach dem ersten Anheizen und der Einstellung der Kesselsicherheitsventile ihre ersten Bewegungen unter Dampf mit eigener Kraft. Und 14 Tage später bewies die Maschine während einer Probefahrt von Halle (Saale) nach Lutherstadt Eisleben und zurück mit einer Lokomotive der Baureihe 101 als Anhängemasse ihre vollständige Funktionstüchtigkeit.

Der Vergleich

Übrigens verlief der Nachbau, ohne daß dies beabsichtigt war, unter gleichen Vorzeichen wie beim Original im Jahr 1838/39. Durch intensive Studien vorhandener Dokumente über den Lokomotivbau aus den Jahren von 1835 bis 1850 konnte eine dem Original sehr nahekommende Rekonstruktion der neuen SAXONIA erreicht werden. Die von der ehemaligen Ingenieurschule für Verkehrstechnik „Erwin Kramer" Dresden erarbeitete Dokumentation über die einzelnen Bauteile war ein Leitfaden für die Werkstattarbeit, wie es für Professor Schubert und seine Männer seinerzeit die Vermessungsskizzen der englischen Lokomotive COMET gewesen sein dürften. Da während des Baues eine gleitende Projektierung, d. h. eine Anpassung und Formgebung, erforderlich war, um neben der optischen Gestaltung auch die volle Funktionstüchtigkeit zu erreichen, lag genauso wie damals keine dem Bau entsprechende gültige Dokumentation vor. Deshalb muß die genannte Dokumentation jetzt noch berichtigt bzw. aktualisiert werden. Vermutlich hat Professor Schubert die von der COMET abgenommenen Maße auch nur als Leitfaden für eine solche gleitende Projektierung mit Handskizzen genutzt.
Was der englische Lokomotivbau dem deutschen hinsichtlich moderner Fertigungs- und Bearbeitungsverfahren im Maschinenbau voraus war, fehlt heute beim Nachbau an alten handwerklichen Fertigungstechnologien. Deshalb mußte das für den Bau der neuen SAXONIA gewonnene Kollektiv des Raw „Ernst Thälmann" Halle (Saale) ausschließlich aus erfahrenen älteren Facharbeitern, Meistern und Ingenieuren bestehen. Auch blieben wie zu Professor Schuberts Zeiten die Kritiker nicht aus. Es gehörte schon ein gleicher Wagemut wie damals dazu, das Versprechen abzugeben, am 8. April 1989 zur Fahrzeugparade in Riesa eine einsatzbereite neue SAXONIA vorzuführen. Die persönliche Einstellung aller am Bau der SAXONIA beteiligten Kollegen, die oft mit den Worten „das wird doch nichts" bis hin zu erfundenen angeblichen Fehlschlägen beim Nachbau beeinträchtigt wurde, läßt gleichfalls Rückschlüsse und eine reale Einschätzung zum wirklichen Verdienst und der Hochachtung dieser ingenieurtechnischen revolutionären Leistung vor 150 Jahren zu und nachempfinden.

Die Zukunft

Die am 12. Januar 1989 erfolgreich stattgefundene Abnahmefahrt von Halle (Saale) nach Leipzig – ohne Zwischenhalt – wurde mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 50 km/h absolviert. Sogar bei 70 km/h zeigte der „Nachbau" eine gute Dampfentwicklung, vorzügliche Laufruhe von Laufwerk und Dampfmaschine sowie volle Funktionstüchtigkeit aller Bauteile.
Zur Zeit erhält die Maschine im Bw Leipzig Hbf Süd die letzten Teile für die Verkleidung. Dieses Bw wird als erstes deutsches Bahnbetriebswerk (s. a. „me" 4/87, S. 7–9) die Wartung und Pflege der neuen SAXONIA übernehmen. Von hier aus werden außerdem künftig weitere Traditionsfahrten möglich sein. Ab Mai 1989 sind angemeldete Besichtigungen vor Ort möglich. Die neue SAXONIA gehört zum betriebsfähigen Bestand an Dampflokomotiven des Verkehrsmuseums Dresden.

Wie bereits erwähnt, wird die Maschine am 8. und 9. April 1989 während der Fahrzeugparade auf dem Bahnhof Riesa aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahn zwischen Leipzig und Dresden erstmals breiten Kreisen der Öffentlichkeit vorgeführt werden.

Ralf Grieshammer, Riesa,
Joachim Mensdorf (DMV), Plauen
und Dipl.-Ing. Wolfram Wagner (DMV), Dresden

Die Riesaer Straßenbahn-Gesellschaft

Die ständig wachsende Bevölkerung der heutigen Kreisstadt Riesa forderte bereits vor mehr als 100 Jahren ein leistungsstarkes Verkehrsmittel. Zunächst wurde eine Pferdeomnibuslinie eingerichtet, die täglich sechs Fahrten absolvierte. Nur jeweils 14 Personen konnten mit dem eingesetzten Pferdeomnibus befördert werden. Schon bald danach entsprach auch dieses Verkehrsmittel nicht mehr den steigenden Verkehrsbedürfnissen, so daß neue Projekte erwogen wurden. Schließlich riefen Riesas Stadtväter eine Aktiengesellschaft ins Leben, die eine Pferdestraßenbahn bauen und betreiben sollte. Bald danach wurde die Riesaer Straßenbahn-Gesellschaft gegründet. Ihre erste Vorstandssitzung fand am 20. Mai 1889 in Bretschneiders Elbterrasse (heute Haus des Handwerks) statt. Hier stand der Bau einer Pferdebahn vom Bahnhofsvorplatz durch die Bahnhofstraße, die Hauptstraße (Ernst-Thälmann-Straße), über den Rosenplatz (Puschkinplatz), am Wettiner Hof (Sachsenhof) vorbei zum Albertplatz (Leninplatz) auf der Tagesordnung, dem man sofort zustimmte. Bereits am 28./29. Mai 1889 wurde der Gesellschaftsvertrag abgeschlossen und die Gesellschaft am 31. Mai 1889 in das Handelsregister eingetragen.
Mitglieder des Aufsichtsrates waren unter anderen der Bürgermeister Klötzer sowie der Restaurantbesitzer Bretschneider. Die Einlage des Unternehmens bestand aus 250 Aktien zu je 200 Mark. Mit dieser Summe sollte die Straßenbahn gebaut werden.
Die Stadtvertretung erteilte die Konzession für 50 Jahre und genehmigte das Einlegen der Gleise in die Straßen.

Der Bau konnte beginnen

Nach umfangreichem Schriftwechsel erklärte sich am 6. Juli 1889 auch die Generaldirektion der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn bereit, für die Pferdebahn einen 350 m langen Abschnitt in der Bahnhofstraße freizugeben. Anfang August 1889 begann man, die Schienen zu verlegen, und schon am 17. August 1889 konnte die halbfertige Strecke vom Aufsichtsrat begutachtet werden. Verlegt wurden Rillenschienen des Systems Phoenix (26,5 kg/m, 12,6 cm hoch); die Spurweite betrug 1 000 mm. Ausweichen entstanden an beiden Endstellen, zwei weitere auf der Strecke. Ein Problem gab es jedoch an der Kreuzung mit dem Betriebsgleis der Firma Brandt, wobei deren Schienen an den Pferdebahnschienen unterbrochen werden mußten. Ab 10. April 1891 war hier dann eine schienengleiche Kreuzung vorhanden.
Die für den Betrieb erforderlichen zwei Pferdebahnwagen bestellte die Aktiengesellschaft am 4. Juni 1889 bei der Firma Herbrand in Köln. Gemäß der Versicherungspolice Nr. 72 834 vom 18. September 1889 kostete ein Wagen 3 050 Mark, einschließlich Zubehör und Ersatzteilen. Untergestellt wurden beide Fahrzeuge vorläufig in der Scheune des Herrn Geschütz in der Gartenstraße.
Am 16. November 1889 schloß die Riesaer Straßenbahn-Gesellschaft mit dem Spediteur und Fuhrwerksbesitzer August Schneider einen zehn Paragraphen umfassenden Vertrag ab. Darin war u. a. festgelegt worden, daß Schneider „... die zum Betrieb der Straßenbahn nöthigen Pferde und Geschirre, vorläufig drei Stück, nebst Kutschern gegen eine Summe von täglich 16,50 Mark stellt ..., ... den von ihm zu diesem Zwecke erbauten Wagenschuppen in der Bahnhofstraße 23 für Wagen, Vorräthe etc. gegen eine jährliche Entschädigung von 150 Mark überläßt ...".

Inbetriebnahme mit viel Anteilnahme

Erste Probefahrten fanden am 15. November 1889 statt. Einen Tag später wurde die Teilstrecke vom Bahnhof bis zur Pausitzer Straße offiziell eröffnet. Die Bevölkerung nahm

1


2


3


1 Ein Straßenbahnwagen am Endpunkt Albertplatz im Jahre 1923. Die Aufnahme entstand für das Riesaer Heimatmuseum.

2 Wagen 2 und 1 um 1905. Der Herr mit den Hunden ist wahrscheinlich der Aufsichtsratsvorsitzende C. Braune.

3 Ein Blick in die schnurgerade verlaufende Bahnhofstraße mit Wagen 2

daran regen Anteil, die Straßen waren mit Fahnen und Girlanden geschmückt, und mehr als 1 200 Personen probierten das neue Verkehrsmittel aus. Die Stadtverordneten dankten in einem Brief am 20. November 1889 der Gesellschaft für „... die splendide und freundliche Bewirthung aus Anlaß der Einweihung am 16. November 1889". Für den Betrieb der Bahn verabschiedete der Stadtrat am 14. November 1889 eine Polizeiverordnung. Sie umfaßte immerhin vier Abschnitte und über 40 Paragraphen.

Nachdem der restliche Streckenabschnitt fertiggestellt worden war, wurde dann am 15. Mai 1890 die 2,1 km lange Gesamtstrecke vom Bahnhof zum Albertplatz in Betrieb genommen. Die Gleislänge betrug 2 250 m.

Die Gesellschaft stellte zunächst nur vier Beschäftigte ein. Die Pferde waren mit der Zeit so abgerichtet, daß sie die Weichen zu nehmen wußten. Der erste Fahrplan umfaßte 27 Fahrten, das Fahrgeld von 10 Pfennig wurde von den Fahrgästen in einen Zahlkasten geworfen.

Am 21. Juni 1890 stellte man das erste Haltestellenschild am Bahnhof auf, aber erst ab 4. Juli 1917 gab es solche an allen Haltestellen. Bis dahin wurde nämlich wie bei fast allen Straßenbahnen dieser Art auf Zuruf gehalten.

Ständige Unstimmigkeiten zwischen der Gesellschaft und Herrn Schneider führten schließlich dazu, daß der erwähnte Vertrag per 31. Januar 1891 aufgekündigt wurde. Den Betrieb führte man nun in eigener Regie weiter. Gleichzeitig verhandelte die Riesaer Straßenbahn-Gesellschaft über den Bau eines eigenen Wagenschuppens in der Niederlagstraße.

Dieses Vorhaben genehmigte der Stadtrat am 1. Juni 1891, die Arbeiten übernahm der Riesaer Baumeister Zänker. Geplant waren dafür Kosten in Höhe von 11 718,93 Mark; die Gesamtkosten beliefen sich dann aber auf 13 836,91 Mark.

Am 31. August 1891 wurde auch der Bau des Anschlußgleises zum Depot genehmigt. Die Gesamtlänge der Riesaer Straßenbahn AG wuchs auf 2 390 m.

Am 30. Mai 1892 konnte das neue Depot in Betrieb genommen werden; das Grundstück war von der Stadt gepachtet worden. Übrigens existiert das Gebäude noch heute. Es beherbergte viele Jahre ein Lampengeschäft. Jetzt ist hier das Lager einer Autowerkstatt untergebracht. Eine am 10. Mai 1892 bei Herbrand ausgestellte Rechnung an die Riesaer Pferdeeisenbahn ist der Beweis dafür, daß um diese Zeit der dritte Pferdebahnwagen geliefert wurde.

Erst schwarze, dann rote Zahlen

Die finanzielle Situation der Gesellschaft entwickelte sich anfangs zufriedenstellend. Es gab später auch Verhandlungen zur Umstellung der Straßenbahn auf elektrischen Betrieb. So wollte die Gesellschaft für elektrische Bahnen und Anlagen das Riesaer Unternehmen für 75 000 Mark erwerben, ebenso die Riesaer Elektrizitäts-Gesellschaft und die Mitteldeutsche Bau- und Betriebsgesellschaft. Doch diese Vorhaben scheiterten. 1893 wurde erstmals einem Gewerbetreibenden gestattet, in den Wagen Plakate auszuhängen.

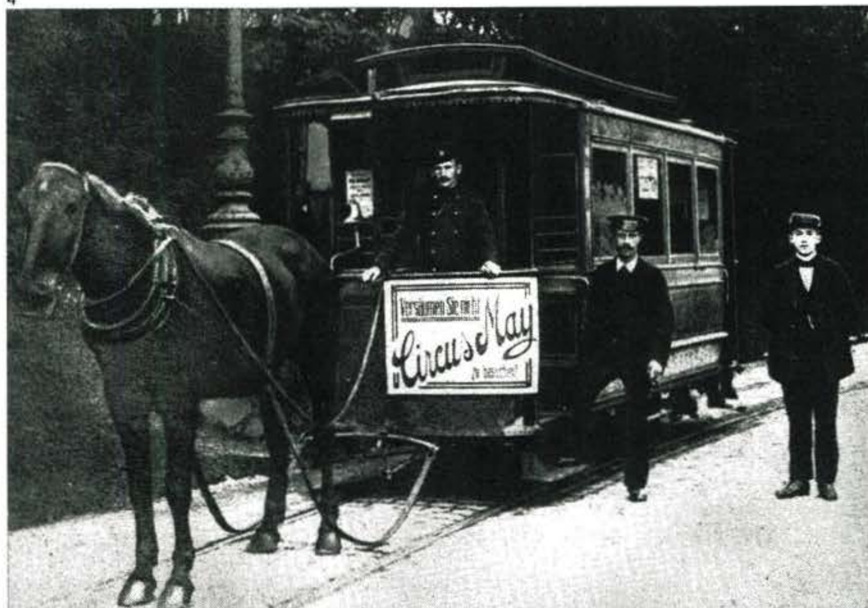
1911 sollten zwei weitere Wagen bestellt werden, das Depot wollte man vergrößern. Am 3. August 1911 wurde lediglich genehmigt, das Anschlußgleis zu verändern. Alle anderen Pläne konnten durch den Beginn des ersten Weltkriegs nicht mehr verwirklicht werden. Zwar wird behauptet, es habe bei der Riesaer Straßenbahn-Gesellschaft mehr als drei Wagen gegeben, doch sind diese in den komplett erhaltenen Akten nicht erwähnt. Die auf Fotos sichtbaren Unterschiede, vor allem bei der Seitenverblechung, dürften auf innerbetriebliche Umbauten zurückzuführen sein.

Wegen des „blinden Passagierunwesens" hatte man 1910 Fahrscheine eingeführt, ab 26. Mai 1917 gab es dann Schaffnerinnen.

In einer Aufstellung vom 10. Juli 1916 sind sämtliche Aktionäre mit ihren Anteilen aufgeführt. Interessant ist dabei zweifellos der Nachsatz: „Dieses Verzeichnis bitte ich, in öffentlicher Sitzung nicht vorzutragen. gez. Dr. Sch."

Ab 1919 geriet die Gesellschaft mehr und mehr in finanzielle Schwierigkeiten. Die Preise für die Unterhaltung der Bahn stiegen. Deshalb mußten die Fahrpreise ständig erhöht werden. Bald war das steigende Defizit nicht mehr zu beeinflussen. Mehrmalige Gesuche der Straßenbahn-Gesellschaft an die Stadt, die Bahn zu übernehmen, wurden abgelehnt. Allerdings zahlten die Stadtväter

4



5

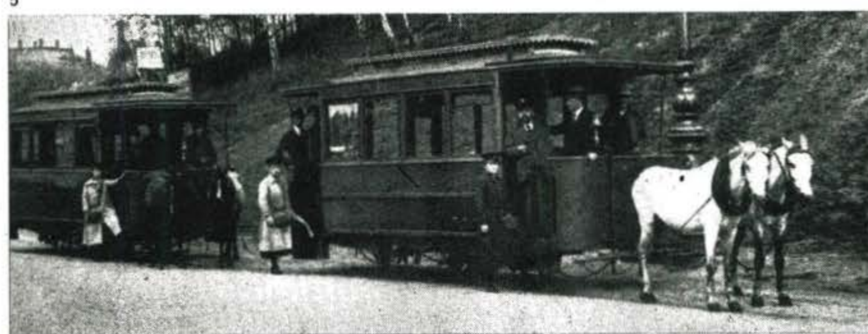


Tabelle 1 Entwicklung der Fahrpreise

1889	–,10 Mark
26. 5. 1917	–,15 Mark
31. 3. 1922	2,– Mark
10. 6. 1922	3,– Mark
10. 8. 1922	4,– Mark
26. 8. 1922	5,– Mark
22. 9. 1922	8,– Mark
12. 10. 1922	10,– Mark
10. 11. 1922	20,– Mark

4 Am Endpunkt „Bahnhof Riesa" um 1910

5 Noch einmal der Endpunkt „Bahnhof Riesa" mit zwei Wagen um 1917. Die Schaffnerinnen sind gut zu erkennen.

6 Das ehemalige Depot in der Niederlagstraße im Jahre 1969. Im Pflaster kann man noch die einstige Gleislage erkennen.

7 Auch nach der dritten Eröffnung galten wieder „normale" Fahrpreise.

Fotos: Sammlung Heimatmuseum Riesa (1 bis 5); J. Mensdorf, Plauen (6); Repro: J. Mensdorf, Plauen (7)

mehrmals Zuschüsse (u. a. 1917 2 000 Mark, 1920 5 698,50 Mark, am 6. Februar 1922 14 515,97 Mark und am 21. Februar 1922 10 000 Mark).

Doch auch diese „Finanzspritzen" halfen nur wenig. Die Generalversammlung beschloß dann am 3. März 1922, den Betrieb der Pferdebahn am Sonnabend, dem 6. Mai 1922 einzustellen. Die 150 Aktionäre sollten ihre Aktien an die Stadt für je 200 Mark abgeben. Eine Schätzung der vorhandenen Werte an Gebäuden ergab eine Summe von etwa 45 500 Mark, die der gegebenenfalls zu verwendenden Schienen 308 220 Mark.

Die Straßenbahn als Kommunalbetrieb

Endlich übernahm nun doch die Stadt den Betrieb, und bereits am 12. Mai 1922 war sie im Besitz der meisten Aktien.

Am 24. Mai 1922 besiegelte man dies vertraglich. Tags darauf wurde die Riesaer Pferdebahn zum zweiten Male eröffnet. Verbindlich war der alte Fahrplan. Mit einem Inspektor und den Kutschern mußten neue Verträge abgeschlossen werden. Schon ab 10. Juni 1922 traten höhere Fahrpreise in Kraft. Die Bahn kam auch unter städtischer Regie nicht aus den roten Zahlen. Ab Juni 1922 wurden die Außenflächen der Wagen für Reklamezwecke vermietet, 25 cm × 50 cm große Tafeln kosteten pro Halbjahr 1 200 Mark. Außerdem veranlaßte die Stadt alle anliegenden Grundstückseigentümer, die Straßen und Gleise zweimal wöchentlich zu reinigen. Ursprünglich war dafür die Straßenbahn-Gesellschaft zuständig. Im Juni und Juli 1922 gab es Verhandlungen mit der Berliner Straßenbahn wegen der Übernahme von gebrauchten Pferdebahnwagen, aber ohne Erfolg. Am 29. August 1922 wurde die Endstelle Bahnhof verkürzt und nur noch eingleisig befahren. Das Defizit stieg jedoch weiter an. Eine abermalige Stillegung war vorauszusehen. Verhandlungen über die Reduzierung und den eventuellen Verkauf des Verkehrsbetriebes führten nicht zum gewünschten Erfolg.

6



7


Fernruf Nr. 480

MITTEILUNG

P. Fr. Rühle
Posthalterei und Fuhrgeschäft
Fourage en gros
Bank-Konto: Riesaer Bank-A.-G., Riesa
Telegramm-Adresse: Posthalterei Riesa

Rat der Stadt Riesa

Riesa (Elbe), den 5. März 1924

Tabelle 2 Betriebs- und Verkehrsstatistik

Jahr	Wagen	Pferde	Strecken-km	Gleis-km	bef. Pers.	Einn. (Mark)	Divid.	Verlust (Mark)
1889	2	3	2,1	2,25	...	...	–	–
1890	2	6	2,1	2,25	115 655	...	–	–
1891	3	6	2,1	2,35	114 436	11 725	–	–
1904	3	6	2,1	2,35	141 610	14 898	2,00 %	–
1914	3	6	2,1	2,35	145 640	13 764	2,38 %	–
1919	3	6	2,1	2,35	...	49 249	–	8 468
1920	3	6	2,1	2,35	...	81 870	–	14 167
1921	3	8	2,1	2,35	...	112 732	–	15 748
1922	2	4	2,1	2,30	...	498 686		459 146

Gekündigt und versteigert

Am 7. Januar 1923 abends fuhr dann wieder einmal die letzte Bahn, dem Personal wurde gekündigt, und die vier Pferde wurden für 861 000 Mark versteigert. Der ehemalige Inspektor Müller – er gehörte seit 1889 zum Betrieb – wollte auf eigene Rechnung die Bahn weiterführen, bat um ein Darlehen und darum, das Depot und die Wagen ausleihen zu dürfen. Dieses lehnte die Stadt am 12. Januar 1923 ab.

8 000 Mark für Heimatliebe

In diesem Zusammenhang sei noch eine Kuriosität erwähnt: Zum Preis von 8 000 Mark wurde auf Kosten des Straßenbahnkontos eine Vergrößerung eines Bildes der Straßenbahn hergestellt, das man dem Heimatmuseum übergab (siehe Abb. 1). Ein Beispiel dafür, daß auch schon damals Geschichtsbewußtsein existierte. Da seitens der Stadt nach Einstellung der Bahn als Ersatz zunächst keine Alternative geboten werden konnte, schloß sie mit dem Fuhrunternehmer Fritz Rühle am 10. März 1924 einen 19 Paragraphen umfassenden Vertrag über die abermalige Inbetriebnahme der Pferdebahn ab. Fuhrunternehmer Rühle hatte bereits zuvor, am 8. März 1924, die zwei noch vorhandenen Pferdebahnwagen und das Depot übernommen. (Wagen Nr. 3 war schon im November 1922 verschrottet worden.)

Der endgültige Verkehrsträgerwechsel

Am 12. März 1924 wurde nun zum dritten Mal die Pferdebahn in Betrieb genommen, wieder nach dem alten Fahrplan. Aufgrund eines Ratsbeschlusses vom 3. Juli 1924 beauftragte man den Fuhrunternehmer Rühle, den Betrieb bis zur Aufnahme des vorgesehenen Omnibusbetriebes aufrechtzuerhalten. Anfang Oktober traf der erste Omnibus ein, und vom 5. bis 15. Oktober 1924 fand ein gemischter Betrieb statt. Am 15. Oktober 1924 fuhr dann endgültig die letzte Pferdebahn durch die Industriestadt Riesa. Zum Jahrmarkt soll allerdings nochmals „zur Schonung der Omnibusse" eine Pferdebahn gefahren sein. Die Wagen wurden per 24. Februar 1925 für je 250 Mark an das Stadtbauamt zum Umbau als fahrbare Arbeiterunterkünfte übergeben.

Quellenangaben
(1) Akten des Heimatmuseums Riesa
(2) Stadtarchiv Riesa: Rep. II, Abschn. 19, Nr. 24
(3) Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv 2, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, S. 201–203
(4) „Die Lößnitzheimat" Nr. 6, Juni 1926
(5) Sammlungen der Autoren

Die richtige Spur der Weinbergsweger

Die Modelleisenbahn-Ausstellung der Berliner Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" des DMV im Kreiskulturhaus Prater, Prenzlauer Berg, ist unter eingeweihten Modelleisenbahnern längst kein Geheimtip mehr. 31 296 Besucher an zwölf Ausstellungstagen, vom 4. Januar bis 15. Januar 1989, sprechen für sich.
Um diesem großen Zuspruch erneut gerecht zu werden, hatten sich die Weinbergsweger Freunde auch auf diese Ausstellung mit viel Elan und Einsatzbereitschaft vorbereitet. Günter Wermke, Vorsitzender der 1/13, dankte während der Eröffnung der nunmehr 9. Ausstellung zahlreichen Betrieben und Arbeitsgemeinschaften für ihre Hilfe.
Mehr als 14 Anlagen standen bei dieser Miniatur-Schau im Mittelpunkt des Interesses. Daß hiervon die Gäste aus den Arbeitsgemeinschaften 5/5 Greifswald und 5/2 Stralsund des DMV fast die Hälfte aller Anlagen ausstellten, setzte schon besondere Akzente. Neben der interessanten H0-Gemeinschaftsanlage der AG 5/5 konnte man solche Anlagen wie die TT-Heimanlage des Freundes Th. Fretwurst oder die Diorama-Jugendanlage der Stralsunder Freunde sehen. Insgesamt 15 Mitglieder dieser Arbeitsgemeinschaften waren mit viel Enthusiasmus im Prater dabei.
Erwähnt seien außerdem die vielen anderen Gäste mit ihren Anlagen und Modellen – auch ein bewährtes Ausstellungsprinzip der AG 1/13. Zur Tradition gehören ebenso die Eigenbau-Modelle der großen Nenngrößen, einschließlich der schon bekannten „Gartenbahnanlagen" auf der Saalbühne, wie die vielen thematisch gestalteten Vitrinen mit den unterschiedlichsten Modellen.
Anläßlich des 30jährigen Jubiläums der Nenngröße TT in der DDR zeigte der VEB BTTB neben seiner Messeanlage eine Auswahl von Modellen aus dem gegenwärtigen Produktionsprogramm. Einen weiteren Blickfang stellten ohne Zweifel die Modelle der neuesten TATRA-Straßenbahnfahrzeuge – vom Typ T6 und B6 – im Maßstab 1:10 dar. Eine Leihgabe von ČKD-Praha; auch zu diesem Betrieb haben die Weinbergsweger freundschaftliche Kontakte.
Bleibt abschließend neben dem Hinweis am besten selbst Besucher zu sein, daß im nächsten Jahr die 10. Ausstellung mit Sicherheit folgt. Und daß für dieses Jubiläum nicht einige Überraschungen geplant sind, hieße für die AG 1/13 Eulen nach Athen zu tragen ...
hdr

Foto: A. Busse, Berlin



Lothar Nickel (DMV), Berlin

Neues von PIKO

Die SAXONIA mit einem zeitgemäßen Zug als H0-Modell

Vieles ist bisher über Professor J. A. Schuberts Lok SAXONIA und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) als erste deutsche Ferneisenbahn geschrieben worden. Im 40. Jahr seines Bestehens stellt nun der VEB PIKO anläßlich des 150jährigen Jubiläums der Strecke Leipzig–Dresden erstmals ein Modell der Epoche I im Maßstab 1:87 vor: die SAXONIA mit zeitgenössischen Wagen. Zur maßstäblichen Beurteilung der Modelle mußten Originalmaße aus Darstellungen in der Literatur ermittelt werden. Daraus ergab sich eine weitgehende Übereinstimmung mit den Abmessungen der Modelle. Da der von den N-Fahrzeugen her bekannte Motor zum Antrieb der Epoche-I-Modelle genutzt werden sollte, dieser jedoch in einem derartigen Lok-Modell einschließlich der erforderlichen Ballastmasse nicht unterzubringen ist, wurde zweckmäßigerweise der Gepäckwagen mit dem Antrieb ausgerüstet, zumal dieser durch die allseits geschlossene Bauweise des Wagenkastens hier am wenigsten auffällt.

Allgemeine Betrachtungen

Allgemeingültig für alle Fahrzeuge des Zuges kann eine sehr zierliche und farblich dezente Ausführung konstatiert werden, die den nicht mehr existenten Vorbildern gemäß ihrer Darstellung auf Bildern entspricht. Der Maßstab 1:87 ist fast durchweg eingehalten worden. Abweichungen wurden nur zugunsten des Gesamteindrucks zugelassen. So sind die Laufkranzdurchmesser der Treib- bzw. Kuppelräder im Zusammenhang mit den gegenüber dem Vorbild höheren Spurkränzen etwas geringer gehalten, um die Achsabstände der Lok nicht zu überschreiten. Eine verständliche und zu begrüßende Lösung!
Alle Radsätze weisen die von der BR 38^2 bekannten gedrehten Radreifen auf. Hierdurch ist ein ruhiger Lauf der Fahrzeuge gewährleistet. Außer an der Lok wurde eine neue Innenlagerung der Radsätze eingeführt (Plastlager). Die in Achsmitte befindliche Doppelklaue verhindert das Herausfallen der Radsätze. Mit Ausnahme von Lok und Tender erhielten alle Wagen Räder mit jeweils acht V-förmigen Doppelspeichen.
Das Kuppeln der Fahrzeuge untereinander geschieht durch Kuppelstücke mit einrastbaren Klauen an beiden Enden. Die Beschriftung besteht an den Fahrzeugen aus der Bahnbezeichnung „Leipzig–Dresden" und einer Fahrzeugnummer in gelb-schwarz schattierter, plastisch wirkender sauberer Schrift. Die Oberflächen der Fahrzeuge tragen, abgesehen von den eloxierten Teilen der Lok, einen matten Seidenglanz. Die Wirkung ist vorbildgetreu.
Eine als Reisetruhe bedruckte Schachtel enthält eine Vielzahl an Zurüstteilen wie Stirnwandaufstiege, Bremsersitze, Bremsspindeln mit Kurbeln, Hilfsketten als Notkupplungen usw. sowie einen Satz von sechs historischen Eisenbahnerfiguren, eine sehr willkommene Beigabe. Leider läßt deren glänzende Bemalung mit ungeeigneter Farbe Wünsche offen. Matte Vorstreichfarben könnten hier das Aussehen verbessern. Die Zurüstteile verleihen dem gesamten Zug zusätzlich eine filigrane Note.

Die SAXONIA und ihr Tender

Das am stärksten beeindruckende Modell ist natürlich die Lokomotive – auch ohne Antrieb. Neben holzbekleidetem Kessel und sehr hohem Schornstein fallen sofort die „verspielten", an Blüten erinnernden Kuppel- und Laufräder auf. Die sanft gebogenen Doppelspeichen (in der vorbildgetreuen Anzahl!) bestanden bei der echten SAXONIA aus Schmiedeeisen. Die maßstäblich dimensionierten Kuppelstangen bilden zusammen mit ihren eingeklipsten Splinten jeweils ein Teil, und man hofft bang, daß diese feinen Teile auch nach längerer Zeit des Alterns noch ihren Dienst tun mögen! Vom Triebwerk sind nur die in Fahrzeugmitte liegenden, am Rahmen aufgehängten Zylinder dargestellt. Auf Treibstangen und auf die mehrfach gekröpfte Treibachse vor dem Stehkessel konnte verzichtet werden, da sie ohnehin nicht sichtbar sind. Um so mehr Mühe hat man sich bei der Gestaltung des Kessels, des Stehkessels, der Aufbauten, des Führerstandes sowie der Bedienelemente für die Dampfmaschine gegeben.
An den hölzernen Rahmenbohlen von Lok und Tender saßen die ebenfalls noch hölzernen „Buffer", deren Form im Modell ebenfalls vorbildgetreu nachgestaltet wurde. Die Rauchkammer mit der zweiflügligen rechteckigen Tür trägt auf dem Scheitel den zylindrischen hohen Schlot, dessen oberer Abschluß beim Vorbild aus einem korbähnlichen Funkenfänger bestand, der im Modell sehr wirkungsvoll durch einen linsenförmigen Körper aus radial angeordneten feinen Rippen dargestellt wird. Auf dem Kesselscheitel folgen nun der bemerkenswert hohe Dampfdom, dessen Höhe aus der Absicht resultiert, bei der Dampfentnahme ein Überreißen des Kesselspeisewassers zu vermeiden, sowie ein kleinerer Kesseldom mit Sicherheitsventil, beide in polierter Messingausführung. Der Stehkessel trägt gleichfalls eine Glocke aus Messing mit Dampfpfeife und einem weiteren, federbelasteten, Sicherheitsventil. Die Stange zum Reglerventil ist über den Stehkessel, der aus Gründen der Wärmeisolierung wie der Langkessel mit Holz bekleidet ist, hinweggeführt.
Der offene Führerstand mit schmiedeeisernem Geländer zeigt zwei Reglerhebel über der Feuertür und an der linken Seite die Kurbel zur Betätigung des Kipprostes. Über den die Kuppel- und Treibräder oben umschließenden Schutzkappen ist beidseitig am Langkessel je ein Namensschild vorhanden. Ein Vergleich des Modells mit einem Bild der SAXONIA zeigt, daß offenbar keine Einzelheit vergessen wurde.
In der Frühzeit der Eisenbahn wurden Tender nicht zusammen mit der Lok vom gleichen Hersteller, sondern wie normale Eisenbahnwagen in besonderen Waggonbauanstalten gebaut. Auf einer alten Blaupause war die SAXONIA mit einem Tender der englischen Firma Kirtley (Fassungsvermögen etwa 2,5 m^3 Wasser) dargestellt. Diesen nahmen sich die Konstrukteure bei PIKO zum Vorbild. Sehr gut sind das hölzerne Fahrgestell mit den Achslager sowie der aufgesetzte U-förmige Wasserkasten aus Blech ausgebildet. Drei rechteckige Klappen am hinteren Ende dienten der Wasseraufnahme. An der rechten Seite fallen die einseitigen Bremsenimitationen mit dem Handhebel zum Abbremsen der Lok auf. Exakt nachgebildet sind

Tabelle Vergleiche zwischen Vorbild und Modell in mm (Lok und Tender)

Maß	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	9 122*)	105	106
Kuppelachsstand	1 690	19,4	20
Achsstand (Lok)	3 048	35,3	36
Kuppelraddurchmesser	1 524	17,5	17
Laufraddurchmesser	990	11,4	11,5
maximale Höhe	5 428*)	62,4	63
Pufferhöhe	1 090*)	12,5	12

*) Die Maße wurden mit Hilfe einer Seitenansicht im Maßstab 1:32,5 ermittelt.

auch die Tenderräder mit ihren acht filigranen Speichen. Zierliche Trittstufen und Handstangen vervollständigen das Fahrzeug.

Der Gepäckwagen mit Antrieb

Ein als gedeckter Güterwagen gebautes, aber schon bald als Gepäckwagen eingesetztes Fahrzeug diente als Vorbild für das „Herz" des SAXONIA-Zuges. Als vollständige Holzkonstruktion in Fachwerkausführung hatte man die Wände innen mit Blechtafeln verkleidet. Zweiteilige Schiebetüren und zwei kleine Fenster auf jeder Langseite verliehen ihm Ähnlichkeit mit den späteren Flachdachwagen, nur die geringe Länge läßt sofort den „Veteranen" erkennen. Das hölzerne Fahrgestell hatte angenietete Achslager. Über die ganze Länge reichte ein Sprengwerk aus Schmiedeeisen. Die Federpuffer altertümlicher Form hatten bereits ihre noch heute übliche Position in Höhe und Abstand inne. Auffällig ist, daß es noch keine gewölbten Pufferteller gab. Alle diese Einzelheiten sind meisterhaft wiedergegeben. An beiden Stirnwänden befinden sich Aufstiege zu den Bremsersitzen. An einem Ende des Wagens müssen eine Bremsspindel, an beiden Enden auf dem Dach die Sitzkörbe befestigt werden. Die Pufferbohlen vervollständigt man mit den schon erwähnten Notkuppelketten (massives Plastteil). Die plastisch hervortretenden Leisten der Wagenwände sind an den Seitenwänden dunkelbraun hervorgehoben. Das hat man an den Stirnwänden – wohl wegen der angespritzten Trittstufen – unterlassen müssen. Mit etwas Geduld kann jedoch das Einfärben mit halbwegs geschickten Händen nachgeholt werden.

Der mittig im Wagen angeordnete N-Motor treibt über die auf beiden Enden der Motorwelle sitzenden Schnecken zwei Ritzel als Zwischenräder an, die in die auf den Achsen befindlichen Zahnräder greifen und so die Radsätze antreiben. Die Getriebeteile sind von der Unterseite her völlig verkapselt. Ein gegossenes Ballaststück verleiht dem Wagen ein respektables Reibungsgewicht. Die Stromabnahme erfolgt von den Laufkränzen der Räder.

Die Personenwagen

Beide in der Packung enthaltene Wagen kommen aus den gleichen Formen. Sie stellen Wagen mit vier Abteilen dar, deren Seitenwände im unteren Teil noch an die geschwungenen Formen einer Postkutsche erinnern. Durchgehende Trittbretter, ein Merkmal der noch jedem Eisenbahnfreund bekannten Abteilwagen, gab es damals schon. Allerdings hat niemand unserer Zeitgenossen mehr die herrlichen Farbkombinationen an den Originalfahrzeugen des vorigen Jahrhunderts erlebt, die von PIKO in lobenswerter Exaktheit gestaltet wurden. Bahnbezeichnung, römische Klassenziffern und Wagennummer sind sehr sauber auf den Seitenwänden angebracht. Alle Fenster sind eingesetzt und mit Holzrahmen dargestellt. Auch an diesen Wagen können die Stirnwände durch die schon genannten Zurüstteile vervollständigt werden, wobei hier die Aufstiegelemente noch hinzukommen. Das Fahrgestell zeigt wiederum ein über die ganze Länge reichendes Sprengwerk sowie je Rad eine einseitig, von der Wagenmitte her angreifende Bremse. Eine Metallplatte unter der Inneneinrichtung verleiht jedem Wagen den notwendigen günstigen Schwerpunkt. Die Vorbilder dieser Personenwagen sind noch in der LDE-eigenen Wagenbauanstalt hergestellt worden. Sie entstammen nicht der ersten Generation, sondern stellen bereits eine Weiterentwicklung der 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts dar. Zum Glück fand sich noch eine 1:10-Zeichnung eines solchen Wagens, der einst für die Zittau–Reichenberger Bahn gebaut worden war. Diese bildete die Grundlage für die Modellkonstruktion.

Der Equipagentransportwagen

Den Abschluß des Zuges bildet ein Güterwagen mit niedrigen Seitenwänden, die beim Vorbild abnehmbar waren. Diese Art Wagen gestattete es gutsituierten Reisenden, während einer Eisenbahnfahrt in ihrer mitgeführten Equipage zu sitzen. Die heutigen Autoreisezüge hatten also in der Eisenbahn-„Urzeit" schon ihren Vorläufer! Derartige Wagen gehörten bereits zur Erstausstattung der LDE.

Das Modell ist in der Form eines offenen Güterwagens mit einem Fahrgestell hergestellt, das mit Ausnahme der Länge dem des Personenwagens gleicht. Eine einseitig anzubringende Feststellbremse vervollständigt die Konstruktion.

Technische Daten des Modells

Masse: Motorwagen 137 g, gesamter Zug 301 g
Anfahrspannung: 4 Volt
Mindestgeschwindigkeit: 0,026 m/s ≙ 8,14 km/h
Höchstgeschwindigkeit: 0,254 m/s ≙ 79,55 km/h
Radsatz-Innenmaß: 14,4 mm
Spurkranzhöhe: 1 mm
Spurkranzdicke: 0,5 mm
kleinster befahrbarer Gleisradius: 250 mm (!)
maximale Steigung in der Geraden: 1:25

Die Laufeigenschaften

Die gewählte Übersetzung gewährleistet einen dem Original nahekommenden Geschwindigkeitsbereich, der für den angenommenen oberen Wert von 50 km/h der SAXONIA nicht gravierend überschritten wird. Der Lauf ist im gesamten Bereich gleichmäßig und taumelfrei. Ein einstündiger Dauerbetrieb des Zuges mit mittlerer Geschwindigkeit auf einem Gleisoval wurde ohne Unterbrechung und ohne merkliche Erwärmung des Antriebes absolviert. Das Fahrgeräusch, ein gedämpftes Rauschen, entspricht dem einer zum Vergleich herangezogenen zweiachsigen Diesellok, Nr. 4153, des österreichischen Herstellers ROCO.

Beim Befahren mehrerer hintereinander liegender Weichen neigt ein selbsthemmender Schneckenantrieb ohne Schwungmasse und ohne Dreipunktlagerung naturgemäß zum Aussetzen durch Kontaktstörungen. Wer also einen ausgiebigen Fahrbetrieb durchführen will, tut gut daran, den benachbarten Wagen mit zur Stromabnahme heranzuziehen. Bei der Anwendung von Weichen mit polarisiertem Herzstück kann die Bastelei unter Umständen unterbleiben. Wünschenswert bleibt jedoch ganz allgemein die Erhöhung der Betriebssicherheit, besonders für kurze Triebfahrzeuge. Der erreichte hohe Stand der Fertigung von Modelleisenbahnen in der Wiedergabe fast aller Einzelheiten wird von allen Liebhabern dieses Hobbys mit Freuden angenommen. Gerade der SAXONIA-Zug dokumentiert die Möglichkeiten der Plastverarbeitung eindrucksvoll. Er ist ein würdiges Symbol für die nunmehr 40jährige Tradition des Herstellers und erhöht die Spannung auf die Erzeugnisse der kommenden Jahre.

Die Verpackung

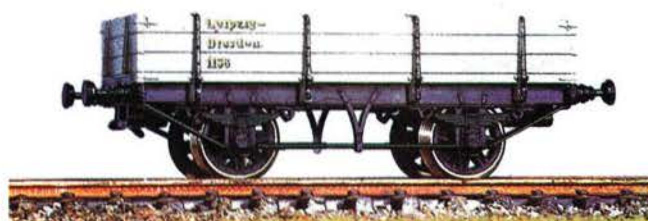
Als Verpackung für das Modell des historischen Zuges wählte der Hersteller eine mit Leinen und Kunstleder bezogene Kassette, deren Goldschrift auf dem Deckel über ihren Inhalt Auskunft gibt. Neben einer gut bebilderten Anleitung zum Anbringen sämtlicher Zurüstteile ist der Packung die sehr informative Druckschrift „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahnstrecke Leipzig–Dresden" mit zahlreichen historischen Bildern beigegeben. Die dicke Schaumgummieinlage schützt die Modelle wirkungsvoll – bis man sie mit den Zurüstteilen versehen hat. Danach passen sie leider nicht mehr in die Ausschnitte, ein Problem, das schon seit der Auslieferung der BR 95 besteht. Es wäre gut, hier etwas zu verändern!

Zu den Fotos:
Die in der Beschreibung erwähnten Zurüstteile, einschließlich der Figuren, konnten zum Aufnahmezeitpunkt der Fotos aus technischen Gründen noch nicht angebracht werden. Angaben über die Befestigung der Teile sind aus den zur Packung gehörenden Beschreibungen zu entnehmen.
Fotos: Albrecht, Oschatz







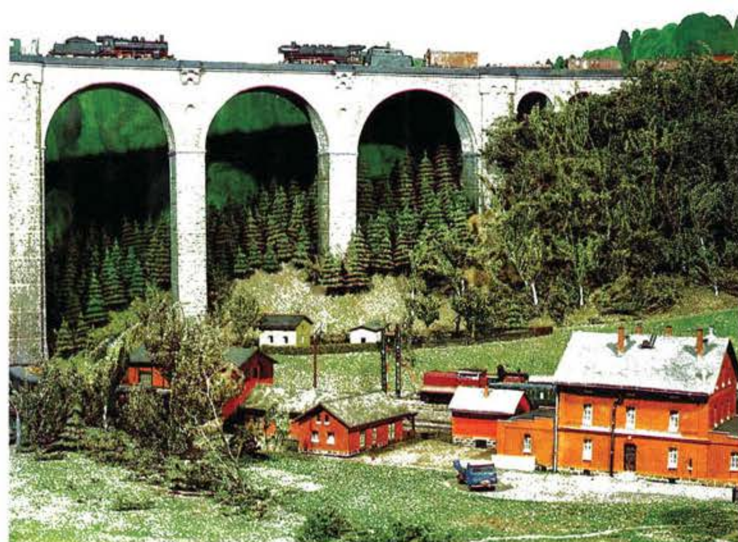


anlage

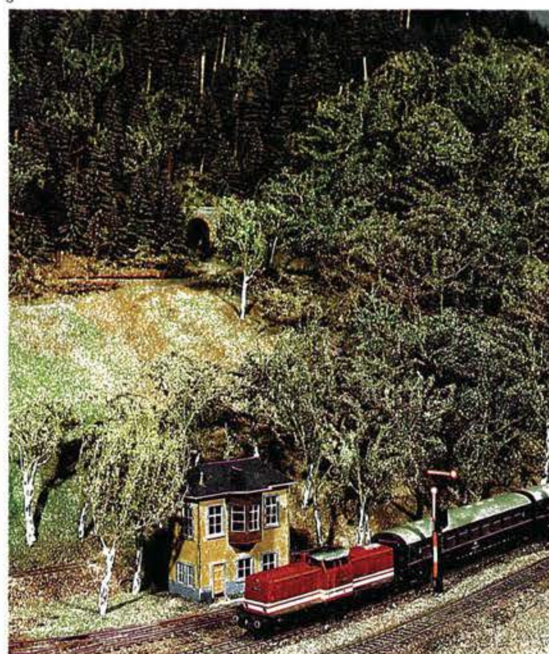
1

1 Dieser Blick bot sich dem Besucher des Flöhatals in der Dampflokzeit. Im Bahnhof wartet rechts ein Reisezug auf die Ausfahrt nach Flöha und links daneben ein Schmalspurtriebwagen nach Eppendorf, während oben auf dem Viadukt eine 44er ihren Güterzug in Richtung Freiberg schleppt.
2 Der Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) liegt fast unter dem Viadukt. Die Gebäude wurden nach Vorbildfotos angefertigt und mit „Vegetation" umgeben.
3 P 1316 aus Richtung Flöha einfahrend, erreicht pünktlich das Stellwerk 2 in Hetzdorf.
Fotos: W. Bahnert, Leipzig

2



3



Detlef Kluge (DMV), Leipzig

Gemeinschaftsanlage „Hetzdorf (Flöhatal)"

Die Gruppe „West" der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" des DMV in Leipzig baut seit 1980 an der H0-Gemeinschaftsanlage „Hetzdorf (Flöhatal)". Sie wurde im Dezember 1984 auf der traditionellen Leipziger Modelleisenbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Seitdem präsentiert sich diese Anlage Jahr für Jahr mit zum Teil beträchtlichen Erweiterungen den Besuchern.
Sicher, ein solch imposantes Bauwerk wie der Hetzdorfer Viadukt stellt allein schon einen Blickfang dar. Doch ist es nur das, was die Ausstellungsbesucher immer wieder begeistert? Wie es zu diesem Motiv kam und was für Schwierigkeiten zu meistern waren, soll im folgenden dargestellt werden.

Das Motiv
Bei der Leipziger Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" steht das „Abgucken" vom Vorbild seit jeher hoch im Kurs. Erinnert sei nur an solche Anlagen wie die „Gotthardbahn", „Klingenberg-Colmnitz", „Crossen–Bürgel" oder die heute nicht mehr existierende „Arlbergbahn". Was also lag näher, als auch ein Vorbildmotiv zu wählen! Zumal die Hälfte der Gruppenmitglieder vorher mit an der bis 1978 bestehenden „Oberweißbacher Bergbahn" gebaut hatten.
Also Vorbild – aber was? Eine große Brücke sollte dabeisein und ein „darstellbarer", nicht zu großer Bahnhof; dazu ein möglichst abwechslungsreicher Betrieb mit allen Traktionsarten. Die Brücke neben den Bahnhof zu setzen, bedeutete, viel Platz zu verschenken. Also den Bahnhof unter die Brücke legen! Und da bot sich der Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) geradezu an, zumal eine Schmalspurbahn dazugehörte und so ein abwechslungsreicher Betrieb in mehreren Ebenen stattfinden kann.

Das Vorbild
Der Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) liegt an der eingleisigen Nebenbahn Reitzenhain–Flöha (KBS 425), von der heute für den Reiseverkehr noch der Abschnitt Marienberg–Flöha in Betrieb ist. Ab Pockau-Lengefeld besteht außerdem eine Verbindung nach Neuhausen. Die Strecke wurde von 1872 bis 1875 erbaut – aber ohne den Bahnhof Hetzdorf, der erst mit dem Bau der Schmalspurbahn von Hetzdorf nach Eppendorf entstand. Am 1. Dezember 1893 wurde auf dieser Bahn der Betrieb aufgenommen. Diese Strecke in der für Sachsen üblichen Spurweite von 750 mm diente überwiegend dem Güterverkehr. Er wurde sowohl mittels Schmalspurwagen und Umladung als auch (ab 1900) im Rollbock-, später mit Rollwagenverkehr abgewickelt. Deshalb entstanden Rollbockgrube und Umladehalle. Die Rollbockgrube baute man später zur Rollwagenrampe um. Die Umladehalle wurde in den 50er Jahren abgerissen. Weiterhin gab es in Hetzdorf ein Empfangsgebäude, Wohn- und Werkstättengebäude und einen Güterboden, der über Regelspur- und Schmalspurrampe verfügte.
Die Schmalspurbahn wurde 1916 über Eppendorf hinaus nach Großwaltersdorf verlängert. Dieser Abschnitt war bis 1951 in Betrieb. Die gesamte Strecke wurde am 1. Januar 1968 stillgelegt und bereits kurze Zeit später abgebaut.
Die dritte „beteiligte" Strecke verläuft 43 m höher über den Viadukt. Es ist die zweigleisige Hauptbahn Dresden–Werdau (KBS 410), deren Abschnitt Freiberg–Flöha am 1. März 1869 in Betrieb genommen wurde. Im sanften Bogen schwingt sich die Strecke über Bahnhof und Fluß. Genau an der Stelle, wo die Flöha aus ihrem engen Tal in das Erzgebirgsvorland heraustritt, steht – gleichsam als Portal – der 325 m lange Flöhatalviadukt. Er wurde als einetagiger Steinbogenviadukt aus Granit, Sandstein und blaugrauem Gneis in zweieinhalbjähriger Bauzeit errichtet. Entworfen wurde der Viadukt von Oberingenieur Sorge. Die Bauausführung lag in den Händen von Sektionsingenieur Clauß, dessen Name heute noch an einem der Hauptpfeiler zu entziffern ist. Clauß baute unter anderem auch den Göhrener Viadukt an der heutigen Strecke Karl-Marx-Stadt–Leipzig.

Am 26. September 1965 verkehrten auf dem Abschnitt Karl-Marx-Stadt–Freiberg (Sachs.) und damit über den Hetzdorfer Viadukt erstmals Elloks. Seit 1986 wird an einer Umgehungsstrecke zwischen Falkenau (Sachs.) und Oederan gearbeitet, da der Viadukt in absehbarer Zeit seinen Aufgaben nicht mehr gerecht werden kann. Das unter Denkmalschutz gestellte Bauwerk soll aber weiterhin erhalten bleiben.

Die Vorbereitung
Wichtig für das Gelingen einer Anlage ist eine ausreichend genaue Planung und Konstruktion. Mag für eine kleine Heimanlage noch eine Gleisplanskizze ausreichen, ehe „drauflosgebaut" wird, ist für eine große Gemeinschaftsanlage eine exakte Vorbereitung unumgänglich. Das betrifft sowohl eine genaue Konstruktion des Gleisplans und der gesamten Anlagenoberfläche als auch ein Konzept zur Gestaltung des Fahrbetriebs und damit verbunden die Entwicklung der elektrischen Schaltpläne. Die Bahn muß am Ende in die Landschaft passen. Letztere darf nicht einfach um die Gleise herumgebaut sein. Nach dem vorgesehenen Fahrbetrieb richtet sich die Anzahl und Anordnung der verdeckten Abstellgleise.

Die Umgebung von Hetzdorf bietet recht gute Möglichkeiten zum vorbildgetreuen Nachbau. Trotzdem waren Kompromisse unumgänglich. So wurde zwar das Höhenprofil weitgehend maßstabsgerecht umgesetzt, durch die Längenverkürzung entstanden aber viel steilere Hänge. In erster Linie wurde versucht, vorhandene optische Achsen einzuhalten. Markante Details wurden so gebaut wie sie sind und die dazwischenliegenden „eintönigeren" Geländeabschnitte – entsprechend der Modellerfordernisse – verkürzt und freizügig gestaltet. Durch die Beschränkung auf ein zusammenhängendes Gebiet konnte das Aussehen der Landschaft erhalten werden. Jeder Ortskundige findet sich trotz einiger „Verbiegungen" gut zurecht.
Die starke Anlehnung an das Vorbild bewahrt auch vor der Überladung mit Details.
Vor der Anlagenplanung war es erforderlich, sich ein genaues Bild von der Realität zu machen. So wurden zahlreiche Exkursionen nach Hetzdorf und Umgebung unternommen. Der ganze Bahnhof und der Viadukt wurden gründlich untersucht. Besondere Unterstützung erhielten die Modellbauer durch die Beschäftigten des Bahnhofs. Alte Gleispläne konnten eingesehen und Fragen der Betriebsabwicklung geklärt werden. Fotografien aller Hochbauten und deren Umfeld sowie Panoramaaufnahmen des Landschaftshorizonts wurden angefertigt. Aus den Fotos entstanden genaue Zeichnungen der Gebäudeansichten. Diese dienten beim Häuserbau als Vorlage. Alle Gebäude wurden ebenfalls nach den Fotos aufge-

stellt. Die Hintergrundkulisse entspricht weitestgehend den Panoramaaufnahmen des Vorbilds. Gemäß der Originalpläne wurde ein exakter Gleisplan konstruiert und mehrfach überarbeitet, bis alle Verkürzungen und Winkelveränderungen befriedigten und alles auf der vorgegebenen Fläche untergebracht war. Selbst die Verteilung der Vegetation sollte der Wirklichkeit entsprechen. So arbeiteten auch die „Bäumepflanzer" nach Fotos und Skizzen.

Der Anlagenbau

Die Anlage ist aus mehreren Segmenten im Rastermaß 1600 mm × 2000 mm zusammengesetzt. Der Grundrahmen besteht aus Knotenblechen, die mit Aluminium-Winkelprofil verschraubt wurden. Die Stirnbretter sowie die Aufbauten sind aus Holz. Infolge der beträchtlichen Höhe der Anlage (von Rahmenunterkante bis zum höchsten Baumwipfel sind es 1,50 m) erwies sich außerdem eine horizontale Teilung in Grundteil und Aufsetzteile als vorteilhaft. Letztere sind vollständig aus Holz und sitzen formschlüssig ohne zusätzlich verschraubt zu sein auf dem Grundteil auf.

Als Gleisunterbau fand 8 mm starkes Sperrholz Verwendung, auf das ein Oberbau aus 4-mm-Hartfaserpappe geklebt wurde. Die Landschaft entstand aus Polystyrol-Schaumstoff, der zwischen Profilrippen aus Sperrholz geklebt wurde. Die damit grob strukturierte Geländeoberfläche wurde mit einem Gips-Sägespäne-Gemisch weiter ausmodelliert und anschließend mit mehreren Lagen Papier überklebt. Zur Bodengestaltung ist hauptsächlich Sand und Streumehl verwendet worden, da bei den hier abzudeckenden großen Flächen Grasmatten nicht befriedigten.

Daß beim Bau von Modellbahnanlagen nicht immer alles auf Anhieb klappt, sollte sich auch bei diesem Vorhaben zeigen. Der gewaltige Viadukt wurde, um ihn auf 1,60 m Anlagenbreite überhaupt unterbringen zu können, im Maßstab 1:120 gebaut. Das hatte zur Folge, daß sich die Nebenbahn nur eingleisig zwischen den Pfeilern „hindurchschlängeln" kann. Beim Vorbild aber führen Regelspur und Schmalspur nebeneinander in gerader Verlängerung der Bahnhofsachse durch einen Bogen hindurch. Ein Halbieren der Pfeiler kam nicht in Frage. Also blieb keine andere Wahl, als den Viadukt und das anschließende Gelände neu zu bauen. Diesmal wurde die beim Vorbild einfache Krümmung durch eine leichte S-Kurve ersetzt und der Viadukt im Maßstab 1:87 gebaut. Der neue Viadukt, ebenfalls aus Sperrholz bestehend und mit bedruckter Prägepappe verkleidet, hat nun die stolze Länge von vier Metern. Er reicht durch das Gelände hindurch und ruht auf eigenen Böcken. Nur die Widerlager liegen auf der Anlage auf.

Aufgrund des enormen Höhenunterschieds zwischen Flöhatalbahn und Hauptstrecke war eine zusammenhängende Gleisführung von Anfang an ausgeschlossen. So entstand ein Gleisoval „Nebenbahn" mit dem Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) und einem verdeckten fünfgleisigen Abstellbahnhof. Auf gleicher Ebene fährt die Schmalspurbahn zu einer ebenfalls verdeckten Kehrschleife mit drei Abstellmöglichkeiten. Getrennt davon in der oberen Ebene verläuft das zweigleisige Oval der Hauptbahn. Im sichtbaren Teil liegt der Haltepunkt Falkenau (Sachs.) Süd, im verdeckten Teil ein Abstellbahnhof mit acht Gleisen. Die auf dem Viadukt das Tal überquerende Strecke wird hinter der Kulisse wieder zurückgeführt.

Verlegt wurde ausschließlich Modellgleis. Zum guten optischen Eindruck tragen die im Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) statt der üblichen 15°-Weichen verlegten, aber aufgebogenen Innenbogenweichen bei. Werden diese Weichen „geradegebogen", behalten sie ihren Weichenwinkel von 15°, erhalten aber einen Zweiggleishalbmesser von 890 mm, was einer durchgehenden Krümmung von Weichenanfang bis -ende entspricht. Genauso wurden auch die übrigen Bögen verlegt. Selbst im Bahnhofsbereich gibt es Radien von 1000 mm und 1500 mm. Hierfür wurde gerades Schwellenband durch Quetschen der Zwischenstege in gebogenes verwandelt. Es ist erstaunlich, wie sehr eine Anlage gewinnt, wenn bei der Gleisführung auf enge Radien verzichtet wird.

Sämtliche Hochbauten sind exakt nach dem Vorbild gestaltet, an ihrem Bau waren mehrere Gruppenmitglieder beteiligt. Trotz der sich daraus ergebenden unterschiedlichen Bautechniken harmonieren die einzelnen Gebäude gut miteinander. Sie entstanden alle in reicher Detaillierung aus Pappe und einigen „Zutaten". Die Fensterkreuze wurden aus Papier gefertigt – entsprechend der Vorbildfotos. Dachrinnen sind aus halbiertem Isolierschlauch hergestellt und werden von Rinneisen aus dünnem Aluminiumblech gehalten.

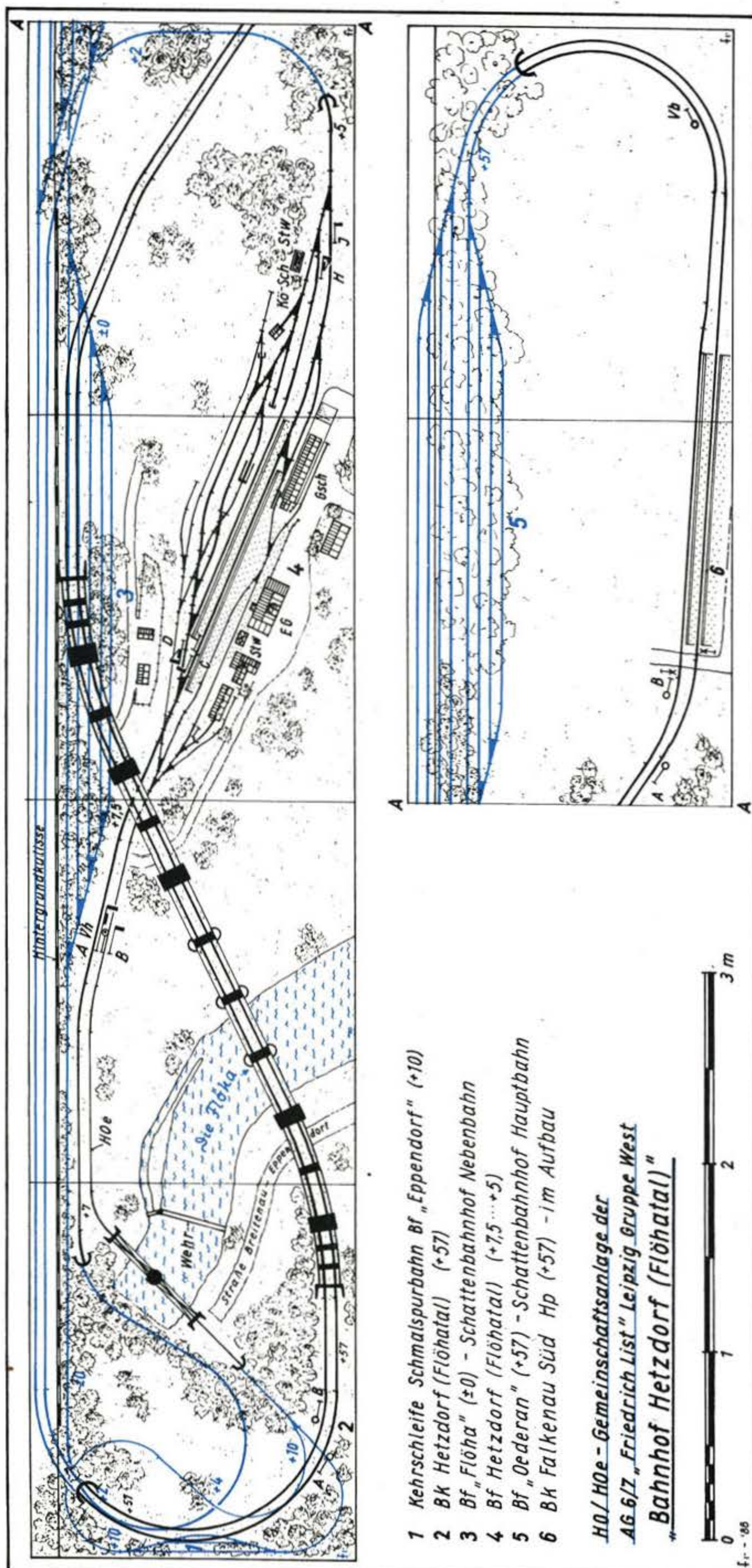
Besondere Sorgen bereitete auch der reiche Laubwaldbestand. Mit den handelsüblichen Bäumchen war da nicht viel auszurichten. Ein ausgewachsener Laubbaum hat immerhin eine Höhe von 15 bis 20 m und dazu einen beträchtlichen Kronenumfang. Gefragt waren trockene, nicht welkende Gewächse, die in ihrer Form bereits an Bäume erinnern. Diese mußten noch etwas zurechtgestutzt, in Kaltleim getaucht und mit verschiedenfarbigem Streumehl behandelt werden. Die dünnen Stämmchen wurden mit Heftpflaster umwickelt und mit Plakatfarbe in Birken-, Buchen- und Ahornstämme verwandelt. Die im Vergleich dazu nun zu kleinen Industrie-Nadelbäume waren teilweise mit Goldrutestangen zu verlängern. Insgesamt wurden auf der 16 m² großen Anlage bisher etwa 4000 Bäume „gepflanzt".

Der Fahrbetrieb

Auf einer Ausstellungsanlage soll möglichst viel rollen. Die Bedienung ist so einfach zu gestalten, daß auch Ungeübte die Anlage vorführen können. Andererseits stellen aber vollautomatische Anlagen auch eine starke Belastung des Bedieners dar, der stundenlang auf Abruf stets zur Stelle sein muß. Deshalb wurde ein Mittelweg eingeschlagen, Handbedienung im sichtbaren Bahnhof und automatischer Betrieb im verdeckten Teil.

Die Gestaltung einer Vorbildlandschaft reizte auch zum Nachbau einer Vorbildtechnik. Die Grundsatzschaltung des Gleisbildstellwerks GS II DR wurde für die Belange der Modellbahn vereinfacht und umgearbeitet. Das Resultat war eine relaisgesteuerte Fahrstraßenschaltung. Der Bediener bestimmt damit die Zugfolge. Die Technik verhindert Flankenfahrten, Einfahrten in besetzte Gleise, übernimmt die Weichenstellung, die Fahrstrompolung sowie -freigabe. Der Zug steuert über Schutzglas-Rohr-Kontakte die Rückstellung der Fahrstraßen sowie des Streckenblocks. Durch das Anbringen von Schaltmagneten am letzten Wagen des Zuges bleibt beispielsweise ein Abschnitt auch nach einer Zugtrennung besetzt. Angewählte Fahrstraßen und besetzte Gleise werden mittels Kontrollampen angezeigt.

Diese Schaltung hat sich bei der Nebenbahn von Anfang an bewährt. Verwendet wurden 12-V-Kleinrelais mit Stecksockel und je vier Wechselkontakten. Als Weichenantriebe dienen Postrelais, über die auch die Signalabhängigkeitsschaltung läuft. Signalabhängigkeit bedeutet beim Vorbild, daß ein Signal sich erst auf Fahrt stellen lassen darf, wenn alle Weichen des nachfolgenden Fahrwegs in der richtigen Stellung stehen und diese Weichen solange in der Stellung festgehalten werden, wie das Signal auf Fahrt steht. Dem dient der Fahrstraßenverschluß, der die Wei-



chenstelleinrichtungen (Hebel beim mechanischen, Relais beim elektrischen Stellwerk) in der entsprechenden Stellung festhält. Das Signal läßt sich erst auf Fahrt stellen, wenn die Fahrstraße verschlossen ist. Um bei Havarien den Betrieb aufrechterhalten zu können, sind Hilfsstell- und Hilfsauflösemöglichkeiten vorgesehen.

Für den sichtbaren Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) wird eine Version angewendet, die der Bedienung eines elektromechanischen Stellwerks entspricht. Alle Weichen werden einzeln von Hand gestellt. Ebenso erfolgt auch die Fahrstromzuschaltung und Signalbedienung per Kippschalter. Vorhanden sind eine Weichenrückmeldung sowie die Abhängigkeit zwischen der Weichen- und Signalstellung.

Für die Hauptbahn wird gegenwärtig eine Relaisschaltung aufgebaut sowie die Fahrautomatik erweitert. Ein in den Schattenbahnhof einfahrender Zug löst automatisch die Ausfahrt des Nachbarzuges aus, der sich dann seine Einfahrt selber stellt und nach einer Runde wiederum den nächsten Zug folgen läßt. Dabei ist jedes Gleis einzeln zur Automatik zu- oder abschaltbar. Zwischenblöcke arbeiten nur automatisch. Jede Fahrstraße ist außerdem auch noch von Hand mit einer Start-Ziel-Tastenbedienung anwählbar.

Da die Haupt- und die Nebenbahn gleichmäßig unabhängig sind, lag es nahe, sie auch elektrisch vollständig zu trennen. So existieren zwei Stellpulte mit voneinander unabhängiger Stromversorgung. Die ganze Anlage wird wahlweise von einer oder zwei Personen bedient. Beide Stellpulte stehen auf einem gemeinsamen Podest und sind über flexible vieladrige Kabel mit den einzelnen Plattenteilen verbunden.

Der Fahrbetrieb konzentriert sich überwiegend auf Zugfahrten. Im Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) sind einige Rangierfahrten möglich, wurden jedoch bisher kaum praktiziert. Für die Schmalspurbahn steht bisher nur ein (allerdings beim Vorbild nie eingesetzter) Triebwagen zur Verfügung. Die Anlagen zum Lokumsetzen sind vorbereitet, jedoch noch nicht eingebaut.

Quellenangaben

(1) Autorenkollektiv: Schmalspurbahn-Archiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980
(2) R. Bretfeld: 100 Jahre Flöhatalbahn; DMV-AG 3/42 Marienberg, 1975
(3) G. Baldauf: Der Eisenbahnviadukt in Hetzdorf; „Fahrt frei", Berlin, 35 (1984) 22

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Mitteilungen

Auf der 9. Präsidiumssitzung wurde die Aufgabenstellung für den 7. Verbandstag, der am 29. und 30. Juni 1990 in Schwerin stattfinden wird, beschlossen. Im Verlaufe der Beratung dankte der Präsident, Dr. Ehrhard Thiele, im Namen des Präsidiums allen Mitgliedern unseres Verbandes für die im letzten Berichtszeitraum gezeigten Initiativen. So wurden auf das Solidaritätskonto 30 000 Mark für die vom Erdbeben betroffene Bevölkerung Armeniens gespendet. Mit dem Verkauf von 5 347 Bausteinen und einem Erlös von 32 405 Mark unterstützten die DMV-Mitglieder den Bau der SAXONIA. Damit leisteten sie einen würdigen Beitrag zum Jubiläum „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden".
Neumann, Generalsekretär

Ausstellungen

Potsdam, 1500
Vom 23. März bis 26. März 1989 Modelleisenbahn-Gemeinschaftsausstellung der Arbeitsgemeinschaften 1/31, 1/32, 1/56, 1/57, 1/69 und 1/73, im Klub des NVA-Truppenteils „Otto Schliwinski" an der Schiffbauergasse. Öffnungszeiten: 23. März 14.00 Uhr – 18.00 Uhr, ansonsten täglich 10.00 Uhr – 18.00 Uhr. Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien 3, 4, 7 und 9 bis Haltestelle Holzmarktstr.

Sonderfahrten

AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul"
Öffentliche Traditionsfahrten am 4., 18. und 25. Juni, 16. Juli, 19., 20., 23., 24., 26. und 27. August, 17. und 30. September sowie am 7. Oktober 1989. Radebeul Ost ab: 9.00 Uhr und 13.00 Uhr nach Radeburg und zurück. Ankunft etwa 12.00 Uhr und 18.00 Uhr. Am 23./24. August und 7. Oktober entfällt die erste Fahrt. Fahrkartenbestellungen bitte nur durch Einzahlung des Teilnehmerpreises von 5,– M (Kinder bis 10 Jahre 3,– M) per POSTANWEISUNG an: DMV, AG 3/58 „Traditionsbahn", PSF 56, Radebeul 1, 8122. Auf dem Empfängerabschnitt bitte Fahrtag, Zug und Personenzahl angeben! Restkarten an den Zügen. Besonderheiten: Festwoche „700 Jahre Radeburg" vom 17. Juni bis 25. Juni, große Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost mit Regelspur-Sonderfahrten u. a. vom 19. August bis 27. August 1989 anläßlich Jubiläum „150 Jahre Leipzig-Dresdner-Eisenbahn". Nähere Informationen dazu sowie zum Lokeinsatz und Zweizugbetrieb der Traditionsbahn folgen im „me".

Tauschmarkt

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 23. April 1989 von 10.00 bis 14.00 Uhr findet im Klubhaus der Eisenbahner Magdeburg, Kulturpark Rotehorn, ein Modellbahntauschmarkt statt. Tischbestellungen sind nur einzeln unter Angabe der AG und Mitgliedsbuch-Nr. sowie Tauschartikel bis zum 1. April 1989 schriftlich und mit frankiertem Briefumschlag an DMV Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010 zu richten.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen
Dresden, 8027
Vorsitzender: Matthias Schindler, Regensburger Str. 1
Güstrow, 2600
Vorsitzender: Wolfgang Zwicker, W.-Seelenbinder-Str. 21

AG 3/7 – Dresden
Die Arbeitsgruppe „Historische Feldbahn Dresden – Technisches Denkmal" der AG 3/7 veranstaltet am Sonnabend, dem 22. April 1989, anläßlich des Internationalen Denkmaltages einen Tag der offenen Tür im Feldbahngelände in Dresden-Klotzsche, Stralsunder Str. (gegenüber der Post). Öffnungszeit 11.00 Uhr – 18.00 Uhr. Gezeigt werden Elektro-, Dampf- und Diesellokomotiven sowie Zubehör. Betriebsfähige Lokomotiven werden vorgeführt. Zahlreiche Neuzugänge!

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" – Berlin
Am 3. Juni 1989 findet die 10. Wanderung „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg" statt. Gewandert wird im Bereich der ehemaligen Osthavelländischen Kreisbahnen zwischen Velten und Nauen. Wanderungen zwischen 11 und 53 km nach Streckenbeschreibung und Kartenskizze. Für weitere Informationen bitte Ausschreibung anfordern von: Ernst Gladasch, Fischerinsel 10, Berlin, 1020.

Verschiedenes

Museen der Lutherstadt Eisleben
Sonderausstellung im Heimatmuseum vom 15. April bis 18. Juni 1989 „Die elektrische Kleinfeldbahn im Mansfelder Bergrevier (1900–1922)". Eine Dokumentation in Bild und Schrift mit Leihgaben von Modellen des Verkehrsmuseums Dresden und von Modelleisenbahnern des DMV-Bezirkes Halle. Sonntag, 30. April 1989, um 10.00 Uhr, Gesprächsrunde mit Interessenten.

Wer hat – wer braucht

Biete: H0; BR 24, 55, 50, 64, 75, 80, BN 150, V 200 DB, VT 137 3tlg. sowie transpress-Literatur. Suche: BR 23, 42, 89, 91, CC 7001, E 46, E 63, SKL. H. Tschochner, Am Sommerbad 10, Halberstadt, 3600

Biete: Die Modelleisenbahn Bd. 1–3 (Trost); in TT: Entkupplungsgleise, Prellböcke (Eigenbau), 4421 u. 5510. Suche: TT; BR 58, 35 u. 5 Kuppler (BR 50, 52) sowie BR 106, V 36 od. Gehäuse v. BR 254, BR 35, 250, 119. Nur Tausch. D. Oelsner, Reiherweg 2, Erfurt

Biete: transpress-Literatur, „Dampflokomotiven" (Slovart), „Eisenbahn in der Fotografie" (Prag). Suche: Glasers Annalen 1947–1967; „me" Jhg. 1952, 53, 54, 64; „Eisenbahnen in Mecklenburg"; Harzquer- und Brockenbahn 2. Aufl.; „Das Bahnbetriebswerk zur Dampflokzeit"; V 180 in H0 mit 2 Zierstr. (auch defekt); Lokschilder. Wolfgang Bieber, Lindenstr. 11, Zöblitz, 9347

Biete: Eisenbahnbilder u. -serien s/w u. color; Eisenbahn- u. Modellbahn-Literatur; Fahrpläne; Kursbücher, Prospekte; „me" Jhg. 1968–1981. Suche: TT-Ea; Fa; 00t; E 94; E 11 grün; Drehscheibe; in N: V-Lok m. Mittelführerstand; transpress Verkehrsgeschichte u. a. Nur Tausch. Liste anfordern. Dietmar Höfer, Brunnenstr. 8, Aue, 9400

Suche: Für Gemeinschaftsanlage Drehscheiben in H0 u. TT od. entspr. Baupläne; ESPEWE-Straßenfahrzeuge 1:87. Klaus Siebert, Lindberg 8, Sylda, 4271

Biete: TT; BR 35, 56, 86, 92, 110, 118, 119, 180, 180 ZEUKE, E 42, BR 250, 194, DB, LVT, 3achs Reko u. v. a.; in H0: BR 01, 03, 23, 24, 38, 50, 52, 55, 56, 64, 66, 75, 86, 110, 106, V 200, M 61, VT 135; „me" Jhg. 1964–1988 kompl. Suche: H0; SKL, Laas-Einheit, Dampfloks. Peter Mecklenburg, Fritz-Reuter-Str. 57, Schwerin, 2755

Biete: H0; BR 93 (Eigenbau), 95, 106, 80, 38, 56, 56 AEG, Personen- u. Eilzugwg DRG. Suche: H0; BR 89 (T 3, Eigenbau), 70, 98 (Anna); in $H0_e$: Feldbahn, Dampf- u. Diesellok, Muldenkipper, Drehschemelwg. Ralf Fest, Str. d. Völkerfreundschaft 12, Wittenberg, 4600

Biete: Diesellok-Archiv. Suche: BR 01, BR 44, Schmalspurb. in Sachsen, Reisen m. d. Dampfbahn, Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2, Historische Bahnhofsbauten, 4achs. Gepäckwg (Schicht). A. Lindner, Fr.-Ebert-Str. 15, Groitzsch, 7222

Biete: Gepäckwg KP4i 974-81 (RüKB) Eigenbau $H0_e$; Lexikon Erfinder u. Erfindungen (Eisenbahn); Eisenbahn-Jahrbuch 1976; Broschüre BR 50^{40}. Suche: 4achs. Reisezugwg in $H0_e$ („technomodell"); Dampflok-Archiv 2 u. 3. Uwe Gierhan, Wallstr. 40, Schwerin, 2755

Biete: N; BR 55 (neu), „me" 1–3, 5–12/1970; 4/1983; 3, 4, 7, 8, 10, 11/1986; 2, 3, 4/1987; 3, 8/1988; Dampflok-Archiv 2; Reisen mit der Dampfbahn. Suche: „me" 1952–1957; in TT: Triebwg. „intourex" bl-wß.; Russische u. sowjetische Dampflokomotiven. Nur Tausch. Hellfried Richter, Kohlbergstr. 34, Pirna, 8300

Biete: TT; AB4üpe blau, T 334 rot, Bi 30 rot/gelb, H0-Dietzel-Kran, einz. „me" 1976/1986, div. Literatur. Liste anfordern. Suche: TT; VT 186, 50^{40}, Schwerlastwg. Rlmmp, Leig-Einheit, Reko-MITROPA (alles Kleinserie), AB4üpe grün, Verschlag- u. a. ZEUKE-Wagen, W 311, Schwanenhalsdrehgest., Geh. BR 35 u. 56, „me" 1, 3, 7, 10, 12/1969 u. vor 1968, DV 939 Tr. Peter Guhlemann, Stauffenbergstr. 4, Leipzig, 7022

Biete: ETA (zweiteil. m. Antrieb); SKL; 38; 80; 24; V 200; M 61 (Zr.); pr. Oberlichtwg; Kleinserien. Suche: sä. VT; 89.2; 84; 91; 42; ETA zweiteil. grün u. weinrot. Christian Schlosser, Plauenschestr. 67 – PF 09-03, Falkenstein, 9704

Biete: H0; VT 135, Geh. 89^2 DR, Personenwg. Bauart Altenberg. Suche: H0; sächs. VT 89^2 grün (mögl. neuw.); $H0_m$-Gepäck- u. Personenwg von HERR; Harzquer- u. Brockenbahn/Südharzb. Peter Kasperzek, Friedhofstr. 1, Sebnitz, 8360

Biete: „Eisenbahn- und Verkehrsatlas Abt. I Deutsches Reich" Originalausgabe Leipzig 1894 (sehr gut erhalten); $H0_e$-Eigenbaumodelle (u. a. KB4trp, Profilmeßwg); Fahrwerk HERR – 99 (12 mm). Suche: IK („technomodell"); Fotos Meißen – Wilsdruff, Döbeln – Lommatzsch; Lokschild (IV K, VI K). Helge Scholz, Klarastr. 29, Karl-Marx-Stadt, 9075.

Biete: „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße", „Die Franzburger Kreisbahnen", „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig" Modelleisenbahnkalender 1985–1988. Suche: Holzborn/Kieper 01–96, 97–99; „me" 2, 7, 8, 9, 11/64; 1, 2, 8/65; 4/67; 4/69 od. kompl. Jhg. Klaus Einbeck, Frh.-von-Stein-Str. 46, Magdeburg, 3080.

Biete: H0; BR 144.5, 191 (Eigenbau); Merkbuch für Tfz (reprint ZA); H0-Katalog 78/79, „Schöne alte Eisenbahnen"; „Eisenbahn-Atlas DDR". Suche: Dampfloks in Glasers Annalen, Dieselloks u. Triebwg. in Glasers Annalen (alle Bände). Uwe Miethe, Klosterstr. 21, Nienburg (S.), 4352.

Biete: H0; gut detaillierte, umlackierte Wasserkräne. Suche: H0; älteres Dreileiter-Gleismaterial (Schienenprofil mit Einzelschwellen). Klaus Beyer, Iserstr. 47, Teltow, 1530.

Biete: transpress Verkehrsgeschichte Selketalbahn; Schmalspurbahnen zwischen Spree u. Neiße; „me" 10–12/59, 1–4, 6, 8, 9/60, 9–11/62, 11, 12/64, 5–8, 10, 12/65, 1, 2, 4, 6/66, 11/79, 11/80, 6/81. Suche: Material üb. Straßenbahnen d. DDR; Strab.-Archiv alt, Thüringer Waldbahn u. a. m. Peter Kotecki, Paul-Voigt-Str. 34, Brandenburg, 1800.

Biete: 0; E 44 (ZEUKE), 5 Wg, div. Gleismaterial. H0: 01^5, 03 (SCHICHT), 03, 23, 24, 38 sächs., 41, 50, 52 Kond., 55, 56, 64, 75 sächs. u. DR, 80, 81, 86, 95, E 11, E 44, AEG, E 46, 144, 106, 110, 118.0, 118.1, 120, 130, M 61, V 200, SVT 137 (2- u. 3teil.). TT: VT 135. „Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens" (Röll) 7 Bd. 1890–1895, „me", Modellbahnliteratur. Suche: Rollendes Material 0 u. I vor 1930, Schmalspurfahrzeuge; in H0; BR 84, 91. Reiner Guth, Taubenbreite 9, Quedlinburg, 4300.

Biete: „me" 7–12/74. Suche: „me" 1/80 und 12/86. Th. Deistler, Robert-Owen-Str. 4, Dessau, 4504.

Biete: Loks u. Tender d. Bad. Staatsbahn; Ellok-Archiv; Kleine Eisenbahn – ganz groß – TT; Gerlach/Modellbahnanlagen; Bilder von der EB 6; Ausgaben z. Jubiläum 90 Jahre Brandenburger Strab.; Fotos WPK-Format Brandenburger Strab.; in H0: BR 50, 118, VT 137 (leicht def.). Suche: div. Modellbahnliteratur u. a. Rügensche Kleinbahnen; Franzburger Kreisbahnen; Probstzella – Sonneberg; Strab.-Archive; Lit. über Kleinb. im ehem. Pommern; in H0: BR 64, 24, 89, 41, 03. Siegfried Müller, Venise-Gosnat-Str. 2, Brandenburg, 1800.

Biete: div. transpress-Literatur. Suche: Lok-Archiv Sachsen 1, 2; Triebwagen-Archiv; Muldenthal-Eisenbahn; Franzburger Kreisbahnen; Bw zur Dampflokzeit; Schmalspurb. d. Oberlausitz; Steilrampen üb. d. Thüringer Wald; Selketalbahn; Das Tauchboot. Olaf Polenz, Gartenstr. 11, Reinsdorf, 4607.

Biete: H0; div. Wagen; ETA 177 DRG; Holz-Schwellengleis; DMV-Serien; in N:V 100; G-Wagen; D-Zug-Wagen; Handdrehscheibe; Literatur. Liste anfordern. Suche: div. Fahrzeuge in H0 lt. Liste; DMV-Serien u. – Fahrzeuge; Drehgest. Pr. BA u. Görl. BA alt; N-Fahrzeuge. R. Felsberg, Werlseestr. 65, Berlin, 1162.

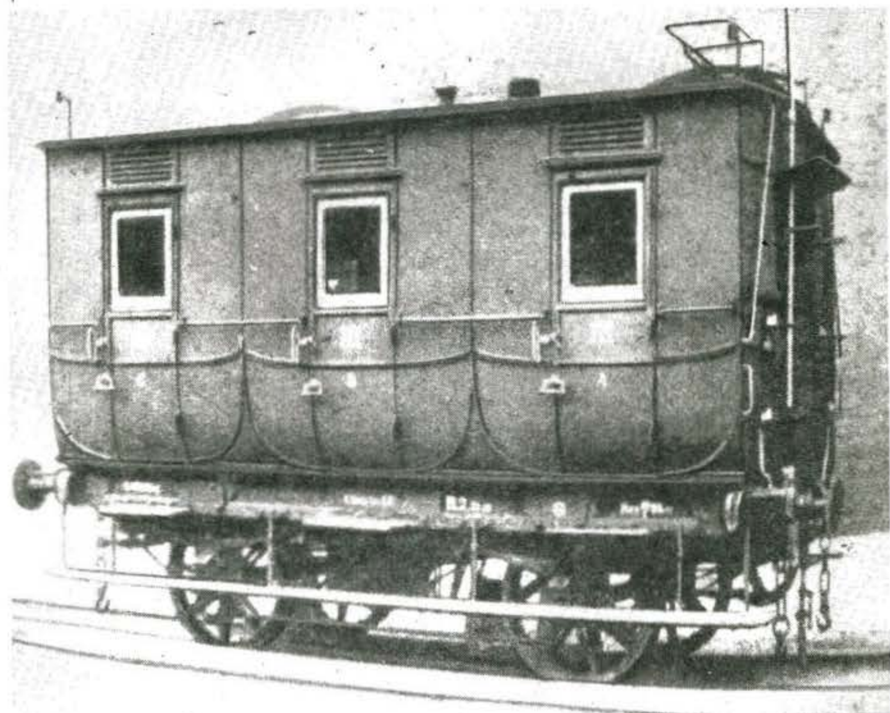
Oberingenieur Karl-Ernst Hertam (DMV), Naunhof

Wagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

1. Teil

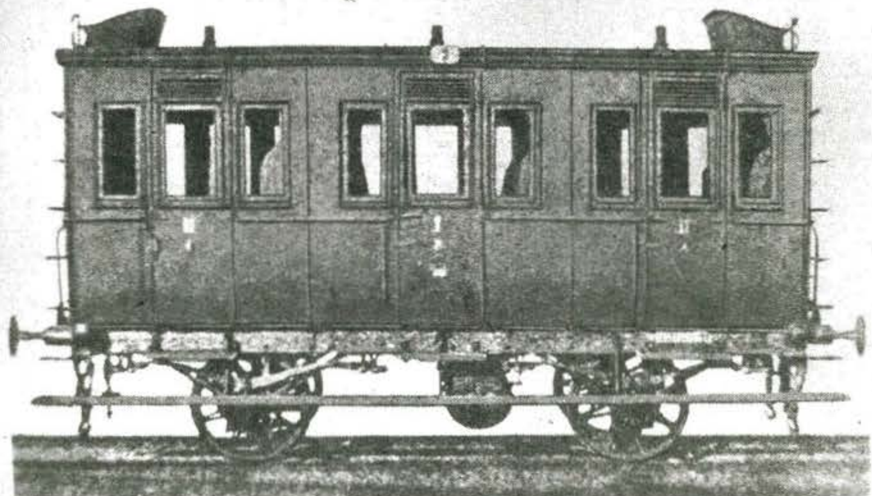
Das 150jährige Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden (LDE) ist für uns Anlaß, ausgewählte Personen- und Güterwagen vorzustellen, die auf dieser Bahn eingesetzt und von der bahneigenen Wagenbauanstalt in Leipzig auch für andere Eisenbahn-Gesellschaften hergestellt wurden. Die Aufgabe dieses Beitrages beseht darin, eisenbahngeschichtlich interessante Entwicklungen des Wagenbaus insbesondere für den Modelleisenbahner darzustellen.
Zu einem späteren Zeipunkt wird der Autor seine modellbauerischen Erfahrungen, insbesondere verallgemeinerungswürdige Techniken, erläutern.
Die bei den Beschreibungen der Wagen verwendeten Zahlen – z. B. Wagen „1" – sind identisch mit denen der Zeichnungen. Dadurch geht bei einer ggf. notwendigen Trennung von Beschreibungen und Zeichnungen die Übersicht innerhalb der Beitragsserie nicht verloren. Die Illustrationen sind fortlaufend ab dem 1. Teil numeriert. Die Redaktion

Von Anfang an sagten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie die Angebote der Eisenbahnwagen aus Amerika, England, Belgien und Nürnberg nicht zu. Sie entschloß sich deshalb, eine eigene Wagenbauanstalt zu gründen. Vom anfänglichen Bau der Wagen für den eigenen Bedarf entwickelte sich die Anstalt in der Folgezeit zu einem beachtlichen Produzenten, der außerdem Eisenbahnwagen für zahlreiche andere Eisenbahn-Gesellschaften herstellte. So steht im 3. Bericht der Wagenbauanstalt für 1843:
„In diesem Jahr sind für fremde Rechnung in der Anstalt erbaut worden 84 verschiedene Personenwagen mit 403 Coupés, circa 3 500 Plätze enthaltend, 111 verschiedene Frachtwagen mit 4, 6 und 8 Rädern zu circa 18 000 Ctr. Ladung, und 6 Tender. Unter den Personenwagen befindet sich ein für die Herzogl. Braunschweigische Bahn erbauter Galawagen, welcher durch die reiche Ausstattung sowohl als durch den sehr billigen Preis sich auszeichnet."
Das waren 201 Fahrzeuge. Wenn man davon ausgeht, daß im Jahr etwa 300 Tage gearbeitet wurde, verließ im Abstand von anderthalb Tagen ein fertiger Wagen die Anstalt! Hinzu kamen noch Wagen für die eigene Bahn. Die drei überlieferten Berichte der Wagenbauanstalt der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie werden noch mehrmals zu zitieren sein. „Bericht" ist übrigens nach unserem heutigen Verständnis nicht das treffende Wort. Wir würden dazu Prospekt oder Offerte sagen.
Erst 1858, als in den deutschen Ländern spezielle Betriebe für den Wagenbau existierten, stellte die Wagenbauanstalt der LDE ihre Produktion für Fremde ein. Sie wurde den Werkstätten des Maschinenbaues in Leipzig angegliedert und arbeitete nur noch für den Eigenbedarf. Bis auf wenige Ausnahmen stellte sie die Wagen für die LDE bis zu deren Verstaatlichung her. Man kann durchaus davon ausgehen, daß diese Leipziger Wagenbauanstalt die Wiege des Eisenbahnwagenbaus in den damaligen deutschen Ländern war.
Im Wagenverzeichnis der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K. Sächs. Sts. E. B.) von 1895 befinden sich noch 2 371 Wagen der 1876 verstaatlichten Compagnie. Alle Wagen der Anfangszeit waren inzwischen verschrottet worden. Das älteste Fahrzeug wurde 1852 gebaut, das letzte 1876.

1


1 Wagen 5 beim Vorbild. Die Abteile waren mit großen Buchstaben numeriert.

2 Wagen 7, ein 1./2.-Klasse-Wagen der sächsischen Staatsbahn von 1873, als Vorbild. Er wurde in die Betrachtung aufgenommen, weil er ein typisches Fahrzeug dieser Zeit ist. Die Foto-Überlieferung eines Wagens der LDE ist nicht vorhanden. Die niedrige Wagennummer „3" rührt von der Tatsache her, daß neue Wagen die Nummern verschrotteter erhielten. An den Kopfstückenden sind die gußeisernen Verzierungen zu erkennen.

2


Personenwagen

Wagen 1 (Abb. 4), ein Wagen der Ludwigseisenbahn

Zum besseren Verständnis ist es angebracht, einen 1.-Klasse-Wagen der ersten deutschen Eisenbahn vorzustellen. Bekanntlich ist ein Zug mit der Lokomotive ADLER und einigen Wagen anläßlich des 100jährigen Eisenbahnjubiläums 1935 nachgebaut worden. Es waren recht gute Unterlagen vorhanden, allerdings nicht die Originalzeichnungen. Außerdem steht noch heute der Wagen Nr. 8 im Verkehrsmuseum Nürnberg. Er befindet sich aber nicht mehr im Ursprungszustand. Über die Breite der Wagen gibt es kein überliefertes Maß. Für den Nachbau wurden 2,2 m angenommen. Die Wände wurden nach unten um je 130 mm eingezogen. So konnten noch vier Personen nebeneinander sitzen. Wie bequem es aber war, läßt sich anhand der anderen Abteilabmessungen einschätzen: 1. Klasse Abteillänge 1,68 m, oder beim Drei-Abteile-Wagen 1,4 m, 1,29 m beim 2.-Klasse-Wagen und nur 1,17 m beim 3.-Klasse-Wagen. Die Abteilhöhe betrug 1,4 m! Das nimmt nicht wunder, handelte es sich doch beim Vorbild um die von Pferden gezogene Equipage oder die „Fahrpost" – die Postkutsche. Bei einer Länge über Puffer von 4,26 m war der Achsabstand von reichlich 1,4 m sehr kurz. Die anderen Wagen hatten sogar eine Länge von 4,6 m. Bemerkenswert ist noch, daß die Wagen nur auf einer Seite gefederte Puffer besaßen. Die Wagen konnten deshalb nicht einzeln gedreht werden, weil sonst zwei ungefederte Wagenseiten aneinander stießen. Die Pufferhöhe betrug anfänglich 690, später aber 940 mm. Beleuchtung und Heizung hatten die Wagen nicht. Der Sitz an der Stirnseite des Daches war wohl ursprünglich für den Kutscher bei Pferdebetrieb gedacht. An die Wagen konnten Deichseln gesteckt werden. Ganz so sicher war man sich mit der Tauglichkeit des Dampfwagens nämlich nicht.

Wagen 2, ein 1.-Klasse-Wagen der LDE von 1839

Zunächst ein Zitat aus dem Bericht der Wagenbauanstalt: „Diese Wagen fassen 18 Personen, welche in 3 Coupés zu sechs durch Seitenlehnen abgetheilten numerirten Sitzen placiert werden. Die Coupés sind mit feinem Tuch ausgeschlagen, gut gepolstert mit der hier zuerst angewendeten bewährten Vorrichtung zum Heizen im Winter mittelst erwärmten Sandes versehen und überhaupt aufs Bequemste eingerichtet. Es ist an diesen Wagen seit vierjährigem Gebrauch keine bemerkenswerte Reparatur vorgekommen, was für die Solidität der Arbeit und Uebung der Arbeiter Zeugniss giebt."

Zur ersten Fahrt von Leipzig nach Althen am 24. April 1837 waren acht Wagen vorhanden. Ende 1839 existierten neben 16 Lokomotiven schon 14 1.-Klasse-Wagen, 32 2.-Klasse-Wagen, 58 3.-Klasse-Wagen, 2 Postwagen und 129 Transportwagen.

Von dem hier abgebildeten 1.-Klasse-Wagen gab es 1864 noch einige Exemplare, die als 3.-Klasse-Wagen benutzt wurden. Der Wagen hatte noch keine Langträger in unserem heutigen Sinn. Es waren zwei Kanthölzer, die durch Führungen für die Pufferstangen und das Kopfstück (Pufferbohle) zusamengehalten wurden. In der Mitte des Rahmens lagen quer zwei Blattfedern, sie federten die Puffer ab. Zwangsläufig befand sich der Langträger hinter den Puffern. Wenn die Wagen später Bremsen hatten, so ist ihr Aussehen nicht bekannt. Eine Beleuchtung gab es nicht. Anfänglich erhielten die 1.-Klasse-Wagen Namen wie Wittekind, Tell, Franklin, Blücher, Kaiser Joseph, Friedrich der Große usw. Die Lokomotiven hatten nur Namen, keine Nummern. So war bald der Zeitpunkt gekommen, an dem die Namensgebung immer schwieriger wurde. Für die Personenwagen entfiel sie schließlich ganz.

Wagen 3, ein 1./2.-Klasse-Wagen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von 1843

Der Wagen wurde in der Wagenbauanstalt der LDE hergestellt. Er hatte zwei Batardcoupés 1. Klasse und 4 Coupés 2. Klasse.

Ursprünglich war die Batarde eine Kutschenvariante, die nur eine Sitzbank hatte. Diese Bezeichnung für ein Abteil mit nur einer Sitzbank wurde von der Eisenbahn übernommen. Solche Abteile haben sich sehr lange gehalten. Bis zur Rekonstruktion der dreiachsigen Länderbahnwagen waren sie in den gegen Ende des 19. Jahrhunderts gebauten Wagen noch zu finden, meist an den Enden der Fahrzeuge. Warum aber wurden solche Abteile eingerichtet? Nun es ist vorstellbar, daß es ein Entgegenkommen der Eisenbahn für jene Reisende war, die kein Gegenüber haben wollten. So konnten sie nicht fixiert werden. Das Beachten der Wünsche des Publikums kostete der Bahn immerhin etwas, da man allgemein sehr sparsam war. Die Wagen hätten nur etwa 50 cm länger gebaut werden brauchen, drei bis fünf Plätze je Klasse wären gewonnen worden! In der Anfangszeit hatten die Stirnseiten dieser Wagen Fenster. Man muß annehmen, daß ein solcher Wagen am Ende des Zuges fuhr. An der Spitze des Zuges wurde hinter dem Tender ein unbesetzter Wagen eingestellt, der die Sicherheit der Reisenden erhöhen sollte, aber gleichzeitig das Reisegepäck aufnahm. Viel Gepäck brachte man schließlich in den kleinen Abteilen nicht unter. Die lichte Höhe betrug beim Wagen 3 nur etwa 1,9 m. Bei der Betrachtung des Wagens fällt noch auf, daß er symmetrisch aufgebaut worden ist. Das bezieht sich sogar auf den Anschlag der Türen. Drei Türen sind links und die anderen drei rechts angeschlagen. Diesen zusätzlichen Aufwand – zwei Türvarianten – schaffte man ab. Künftig gab es nur noch rechts angeschlagene Türen. Eine Ausnahme bildeten die zweiflügeligen Türen, wie am 4.-Klasse-Wagen (Wagen 12/s. 2. Teil). Dort ist aber auch die eigentliche Tür rechts angeschlagen. Nur die Erweiterung, um sperriges Gut in den Wagen schaffen zu können, muß natürlich links angeschlagen sein. Diese ungleich breiten Flügeltüren sind übrigens typisch für sächsische Wagen.

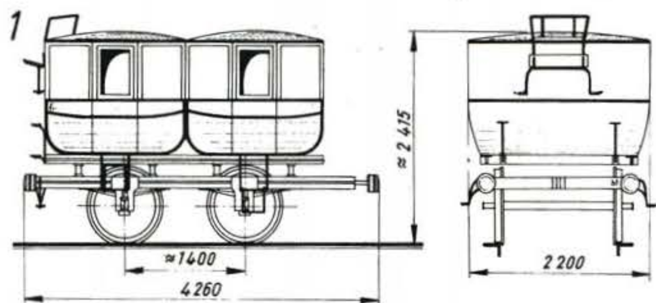
Der Wagen hatte eine ganz neue Fede-

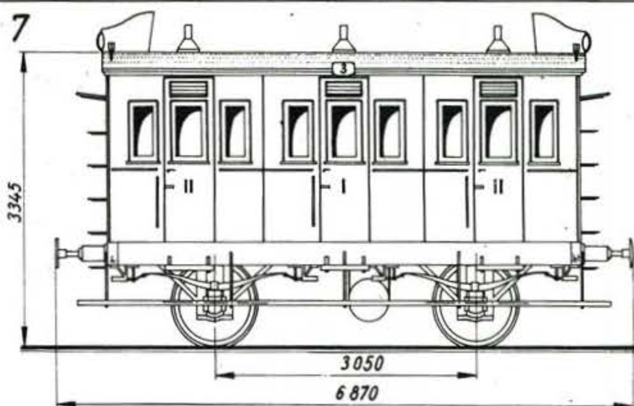
3

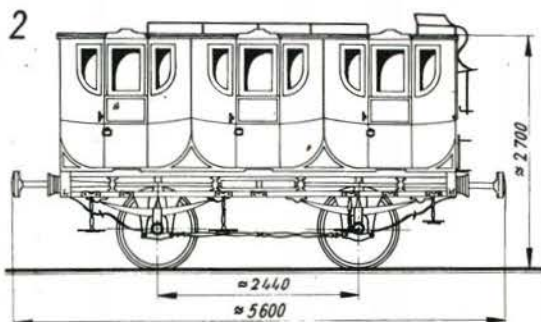


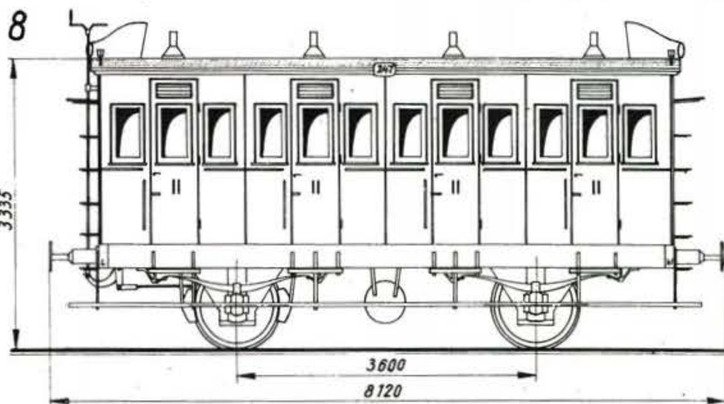
3 Wagen 8 als Vorbild, ein 2.-Klasse-Wagen der sächsischen Staatsbahn. Für die Überlieferung gilt das von Wagen 7. Neben den im Text geschilderten Einzelheiten sind das hölzerne Kopfstück, die typischen Puffer und die später übliche Kupplung mit Hilfskupplung zu erkennen. Die Hilfskupplung ersetzte die Sicherheitsketten.

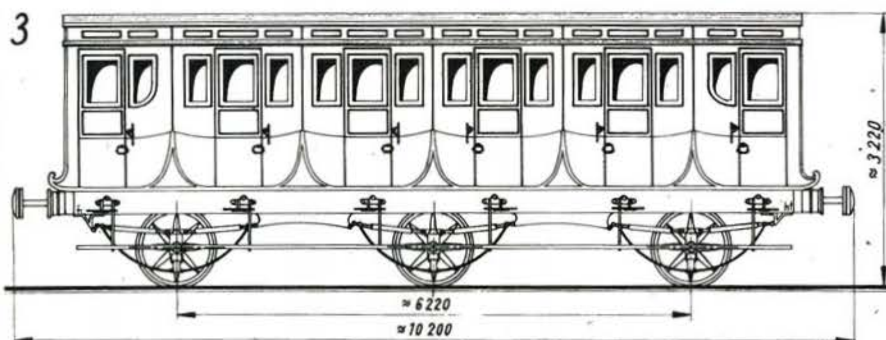
M 1:87



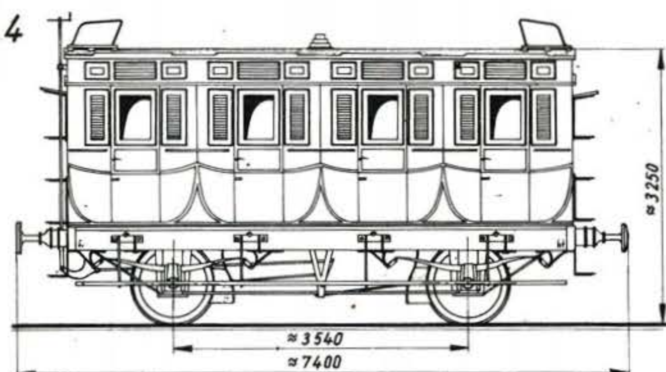




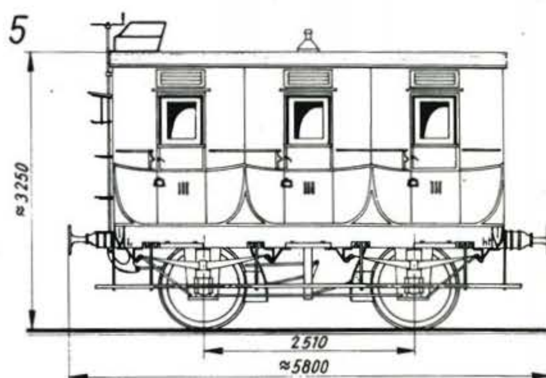


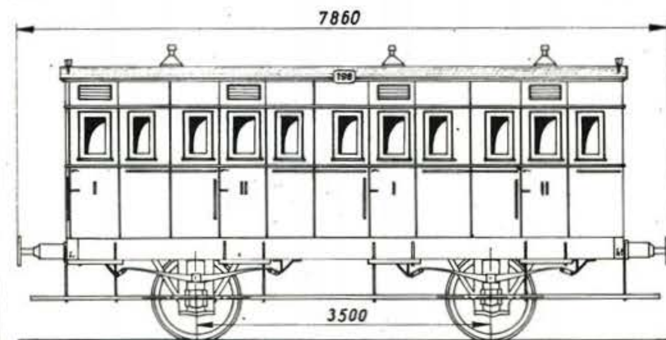


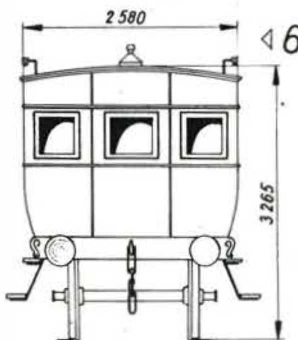
≈ 2 400



A

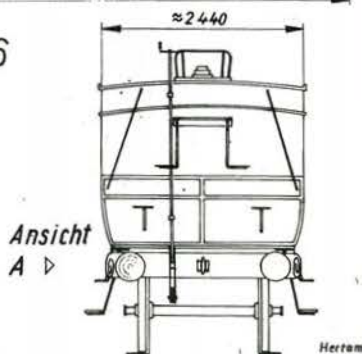






6

Ansicht A



Hertam

rung, die Bogenfedern nach Adam. Eigentlich hat jede Bogenfeder noch eine zweite nach innen gewölbte als Gegenstück. Lesen wir, was die Deutsche Allgemeine Zeitung vom 18. Juli 1843 dazu schrieb:

„Als ein höchst bemerkenswerther Fortschritt im Eisenbahnwesen, hinsichtlich der Bequemlichkeit für die Reisenden, wurden die in den Werkstätten der Leipzig–Dresdner Eisenbahn nach einem ganz neuen System erbauten Personenwagen betrachtet. Die schöne elegante Einrichtung in denselben wird kaum mehr betrachtet, wenn man mit höchster Überraschung die mit keinem bisher bekannten Fuhrwerke zu vergleichende, äusserst sanfte Bewegung in diesen Wagen empfindet. Von dem bisher gewohnten zitternden, betäubenden Rollen, der kurzen heftigen Seitenschwankung, dem Rasseln der Fenster etc. ist hier keine Spur, und man kann bei schneller Fahrt bequem schreiben."

Wie lange sich die Bogenfedern gehalten haben, kann nicht gesagt werden. Sie waren auf alle Fälle eine Fehlkonstruktion. Im harten Eisenbahnbetrieb haben sich letzten Endes über mehr als einhundert Jahre Achshalter und Blattfedern erhalten. Die „achshalterlose" Bogenfederung ist bei modernen Eisenbahnfahrzeugen – allerdings mit anderen Federn – wieder üblich. Zur gleichen Zeit wurden auch Versuche mit anderen Pufferfedern unternommen. Auch diese hatten sich nicht bewährt und wurden schon 1843 wieder abgebaut.

Bisher wurde nur über 1.- und 2.-Klasse-Wagen berichtet. Wie sah es aber mit den Wagen der 3. Klasse aus, die doch am häufigsten vorhanden waren? Die ersten Wagen der LDE waren offene Fahrzeuge, deren Zugänge aus über den Puffern liegenden Plattformen bestanden. Sie hatten vier längs gestellte Sitzbänke für 36 Personen. Die Wagen wurden mit und ohne Verdeck geliefert. Da 3.-Klasse-Wagen hinter dem Schutzwagen in die Züge eingestellt wurden, waren ihre Fahrgäste dem Fahrtwind, Rauch und Funkenflug besonders ausgesetzt. In den Berichten der Wagenbauanstalt von 1843 werden diese Wagen angeboten. Sie wurden einige Jahre verwendet. Die Wagenkästen hatten Kutschenform. Ein Abteil hatte Plätze für zehn Reisende. Es gab aber auch bereits „Großraumwagen". Sie hatten vier Abteile mit je 28 Sitzen. Mit einem Wagen wurden 112 Fahrgäste transportiert – und das schon 1843!

Wagen 4,
vermutlich aus dem Jahre 1851

Dieses Fahrzeug gehörte der Zittau–Reichenberger Eisenbahn. Der Erbauer ist nicht bekannt. Der Wagen wurde von einer recht genauen Zeichnung in den Abbildungsmaßstab übertragen. Die Originalzeichnung zeigt wesentlich mehr Einzelheiten als die Abbildungen in den Berichten der LDE. Statt der Bankfenster baute man feste Holzjalousien ein, die aber nur Attrappen waren. Die Jalousien befanden sich nur in der Außenwand, waren also Schmuckelemente. Auch bei den Entlüftungen über den Fenstern handelte es sich um Attrappen. Auf der Zeichnung eines 1.-/3.-Klasse-Wagens aus der gleichen Zeit ist zu sehen, daß nur die Entlüftung über der Tür in den 1.-Klasse-Abteilen funktionstüchtig war. Bald darauf verzichtete man auf die aufwendige Seitenwandgestaltung. So gab es bei den 3.-Klasse-Wagen bis Anfang der 90er Jahre nur Türfenster. Erst dann wurden die Wagen mit Bankfenstern gebaut.

Wagen 5

sollte zusammen mit der 1A1-Lokomotive ZÜRICH, später BÖHLEN, erhalten werden. Beide Fahrzeuge wurden aber doch nach 1920 verschrottet. Der 3.-Klasse-Wagen (Abb. 1 und 5) mit drei Abteilen stellte neben den Vier-Abteile-Wagen das Standardfahrzeug bis nach 1880 dar. Diese kurzen Fahrzeuge sind recht gut in Bergers „Historischen Bahnhofsbauten I" Seite 33, Bild 40 und Seite 45, Bild 65, zu sehen.

Der Wagen 6, 1.-/2.-Klasse-Wagen

mit Batardabteil an einem Wagenende wurde 1862 von der östlichen Staatsbahn beschafft. Er wurde in diese Betrachtung aufgenommen, weil dem Verfasser von der LDE keine Fahrzeugangaben bekannt sind. Die bereits weiter oben genannten Bilder aus den „Historischen Bahnhofsbauten I" zeigen solche Wagen mit der durchgehenden Leiste über den Türen und Fenstern. Sie ist auch bei den Wagen 3 und 4 vorhanden. Übrigens war damit die Türhöhe begrenzt. Sie betrug nur etwa 1,50 m! Die Wagennummer „198" stimmt.

Vom Wagen 7,
einem 1.-/2.-Klasse-Wagen

mit drei Abteilen, gibt es eine Originalfotografie, offensichtlich aus dem Beschaffungsjahr 1873 (Abb. 2). Von diesem Fahrzeug gab es 14 Wagen ohne Bremse und mit Bremse. Die Wagen wurden von der Staatsbahn beschafft. Wie schon weiter oben erwähnt, ist dieser kurze Wagen typisch für diese Zeit.

Auch der Wagen 8 (Abb. 3)

gehörte der Staatsbahn. Von diesem 2.-Klasse-Vierabteile-Wagen wurden 1870 20 Exemplare beschafft. Auf beiden Fotografien kann man mehrere Einzelheiten erkennen. Unter der Dachkante befanden sich links und rechts der Tür sogenannte Schweineschwanzösen. In sie wurde eine Leine in Fahrtrichtung auf der rechten Seite eingefädelt. Das war die Notleine, die bei Bedarf von den Schaffnern, aber auch von den Fahrgästen, wenn sie aus dem Fenster langten, gezogen werden konnte. Heute ist das die Notbremse. Damals gab es noch keine durchgehende Bremse. So war das die Möglichkeit, sich beim Lokführer bemerkbar zu machen. Die Leine war mit der Dampfpfeife verbunden. Auf zeitgenössischen Tenderzeichnungen ist die Halterung für die Leine an einer Stange hoch über der Tenderrückwand zu finden. Es hat auch Zeiten gegeben, in der extra eine Tenderwache mitfuhr, die den Zug zu beobachten hatte. Eine andere Eigenheit der damaligen Zeit zeigt Abb. 3 vom Wagen 8. Auf dem Schild links neben der Tür steht FRAUEN. Bei vier Wagenklassen und jeweils Raucher-, Nichtraucher- und Frauenabteilen ergaben sich zehn bis zwölf verschiedene Abteilbesonderheiten. Beide Wagen hatten Gasbeleuchtung und deshalb Kessel am Fahrgestell. Am zerstörten Dach vom Wagen 8 ist die Dachrinne zu erkennen, die jeder Wagen hatte. An den vier Ecken der Wagen waren Fallrohre angebracht, die unterhalb der Kopfstücke endeten.

Fortsetzung folgt im Heft 4/89

4 H0-Modell des 1.-Klasse-Wagens, Wagen 1, der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg–Fürth und Wagen 9 (s. 2. Teil) der 3.-Klasse-Wagen mit vier Abteilen der LDE, hier bereits mit dem braunen Anstrich der Staatsbahn. Die Farbe darf aber kein Rot enthalten.
Beide Wagen wurden deshalb zusammengestellt, um den Größenunterschied beim Fahrzeugbau innerhalb von 30 bis 35 Jahren darzustellen.

5 H0-Modell Wagen 5, ein 3.-Klasse-Wagen mit drei Abteilen der Staatsbahn. Am Langträger sind die Anschriften Wagenmasse, Eigentümer, Achsabstand und Revisionstag zu erkennen. Der Verfasser erhielt für diesen Wagen beim Internationalen Wettbewerb einen 1. Preis.

Fotos: Sammlung Verfasser (1); Sammlung G. Dietz, Flöha (2); H. Börner, Leipzig (3); Albrecht, Oschatz (4 und 5)

Vorschau

Im Heft 4/89 bringen wir u. a.:

- 10 Jahre Nahverkehrsfreunde im DMV;
- Vor 40 Jahren von der DR übernommen: die ehemaligen Privat- und Kleinbahnen;
- Aktuelles und Historisches über die Harzquerbahn;
- $H0_e$-Anlage „Drängetal";
- Modellstraßenbahnen;
- Aufruf zum Internationalen Modellbahnwettbewerb in Brno (ČSSR);
- BR 65^{10} als TT-Modell.

Aus der BR 110 entstanden

Bekanntlich zeichnet sich das in Zwikkau hergestellte PIKO-Modell der Baureihe 110 durch sehr gute Laufeigenschaften aus. Die Zugkraft kann dadurch erhöht werden, indem man je ein Rad pro Drehgestell (diagonal versetzt) mit Haftreifen der Baureihe 120 ausrüstet. Die Stromabnahme wird dadurch nicht beeinträchtigt.
Die Baureihe 110 ist das ideale Fahrzeug für die kleine Heimanlage. Grund genug, die Lokomotive mit relativ geringen Aufwendungen in andere Varianten umzugestalten. Selbst der Umbau zu einer $H0_m$-Schmalspurdiesellokomotive ist seit dem Erscheinen des Vorbilds der Baureihe 199 auf dem Harzer Schmalspurnetz (s. a. „me" 2/89) durchaus vorbildgetreu.

1



1 Das H0-Modell der Ursprungsausführung mit zwei Zierstreifen. Es erhielt eine neue Nummer, neue Typhone sowie Scheibenwischer und Griffstangen. Die Lüftergitter wurden versenkt, die Schürzen beseitigt. Das Führerhaus war gemäß dem Vorbild in der Breite zu reduzieren.

2



2 Die Baureihe 114 bekam einen grauen Farbanstrich an den Drehgestellen und den Treibstofftank. Die entsprechende Betriebsnummer vervollständigt das modifizierte Fahrzeug.

3



3 Auch die Baureihe 111 kann aus dem handelsüblichen Modell leicht hergestellt werden. Neben den bereits genannten „Verfeinerungen" wurden außerdem Umläufe mit Geländern angebracht. Das Gehäuse erhielt eine neue Farbgebung, die Rahmenschürze war ebenfalls zu verändern.

Text und Fotos: S. Graßmann, Gräfenhainichen

4



5



Begegnung zwischen Leipzig und Dresden am 21. August 1988. Ein Güterzug mit der Lokomotive 254 175, deren planmäßige Einsatztage gezählt sind. Auf dem anderen Gleis rollen eine 132er und 243er als Lokfahrt.

Foto: B. Sprang, Berlin

